



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE

“INFRASTRUTTURE E RETI”



REGIONI MENO SVILUPPATE

2014-2020

CCI	2014IT16RFOP002
<i>Titolo</i>	PON Infrastrutture e Reti
<i>Versione</i>	3
<i>Primo anno</i>	2014
<i>Ultimo anno</i>	2020
<i>Ammissibile a partire da</i>	01/01/2014
<i>Ammissibile fino a</i>	31/12/2023
<i>Numero della decisione della CE</i>	
<i>Data della decisione della CE</i>	
<i>Numero della decisione di modifica dello SM</i>	
<i>Data della decisione di modifica dello SM</i>	
<i>Data di entrata in vigore della decisione di modifica dello SM</i>	
<i>Regioni NUTS oggetto del programma operativo</i>	ITF3 - Campania ITF4 - Puglia ITF5 - Basilicata ITF6 - Calabria ITG1 – Sicilia

Il presente Programma Operativo è stato redatto sulla base del format richiesto dal *Regolamento di esecuzione UE n. 288/2014 della Commissione europea del 25 febbraio 2014* che prevede una modalità standardizzata di costruzione dei Programmi Operativi al fine di consentirne il caricamento sul sistema informativo SFC della Commissione Europea.

INDICE

1) Sezione 1 - Strategia per il contributo del Programma Operativo alla strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e al raggiungimento della coesione economica, sociale e territoriale.....	6
1.1 <i>Descrizione della strategia del Programma per contribuire alla realizzazione della strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e per il conseguimento della coesione economica, sociale e territoriale</i>	<i>6</i>
1.2 <i>Motivazione della scelta degli obiettivi tematici e delle corrispondenti priorità d'investimento con riguardo all'accordo di partenariato, sulla base dell'identificazione delle esigenze regionali e, se del caso, nazionali, comprese le esigenze relative alle sfide identificate nelle raccomandazioni pertinenti specifiche per ciascun paese adottate a norma dell'articolo 121, paragrafo 2, TFUE e delle raccomandazioni pertinenti del consiglio adottate a norma dell'articolo 148, paragrafo 4, TFUE, tenendo conto della valutazione ex ante.....</i>	<i>32</i>
1.3 <i>Motivazione della dotazione finanziaria</i>	<i>33</i>
2) Sezione 2 - Assi prioritari.....	37
2.1 <i>Asse prioritario I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T.....</i>	<i>37</i>
2.1.1 <i>Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni, di un obiettivo tematico o di un Fondo</i>	<i>37</i>
2.1.2 <i>Priorità d'investimento</i>	<i>37</i>
2.1.3 <i>Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione</i>	<i>38</i>
2.1.4 <i>Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi.....</i>	<i>38</i>
2.1.5 <i>Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento</i>	<i>42</i>
2.1.6 <i>Principi guida per la selezione delle operazioni.....</i>	<i>48</i>
2.1.7 <i>Uso programmato degli strumenti finanziari</i>	<i>50</i>
2.1.8 <i>Uso programmato dei grandi progetti.....</i>	<i>50</i>
2.1.9 <i>Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni..</i>	<i>52</i>
2.1.10 <i>Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7....</i>	<i>52</i>
2.1.11 <i>Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione</i>	<i>53</i>
2.1.12 <i>Categorie di operazione</i>	<i>55</i>
2.1.13 <i>Sintesi dell'uso previsto dell'assistenza tecnica comprese, se necessario, azioni volte a rafforzare la capacità amministrativa delle autorità coinvolte nella gestione e nel controllo dei programmi e dei beneficiari (se del caso)</i>	<i>56</i>
2.2 <i>Asse prioritario II - Sviluppare e 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</i>	

<i>trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.....</i>	<i>57</i>
2.2.1 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni, di un obiettivo tematico o di un Fondo	57
2.2.2 Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione	57
2.2.3 Priorità d'investimento	57
2.2.4 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi.....	58
2.2.5 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento (ripartire per priorità d'investimento).....	61
2.2.6 Principi guida per la selezione delle operazioni.....	67
2.2.7 Uso programmato degli strumenti finanziari	69
2.2.8 Uso programmato dei grandi progetti.....	69
2.2.9 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni ..	70
2.2.10 Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7....	70
2.2.11 Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione	71
2.2.12 Categorie di operazione	74
2.2.13 Sintesi dell'uso previsto dell'assistenza tecnica comprese, se necessario, azioni volte a rafforzare la capacità amministrativa delle autorità coinvolte nella gestione e nel controllo dei programmi e dei beneficiari (se del caso)	75
2.3 <i>Asse prioritario III – Assistenza Tecnica.....</i>	<i>76</i>
2.3.1 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni	76
2.3.2 Fondo e categoria di regioni	76
2.3.3 Obiettivi specifici e risultati attesi	76
2.3.4 Indicatori di risultato.....	77
2.3.5 Indicatori di output che si prevede contribuiscano al conseguimento dei risultati (per asse prioritario)	82
2.3.6 Categorie di operazione (Asse prioritario III).....	83
3) Sezione 3 – Piano di finanziamento.....	84
3.1 <i>Dotazione finanziaria a titolo di ciascun fondo e importi della riserva di efficacia dell'attuazione.</i>	<i>84</i>
3.2 <i>Dotazione finanziaria totale per fondo e cofinanziamento nazionale (in EUR)</i>	<i>85</i>
4) Sezione 4 - Approccio integrato allo sviluppo territoriale.....	87
4.1 <i>Contributo delle azioni previste nell'ambito del programma alle strategie macroregionali e strategie relative ai bacini marittimi, subordinatamente alle esigenze delle aree interessate dal programma così come identificate dallo Stato.....</i>	<i>87</i>

5)	Sezione 5 - Esigenze specifiche delle zone geografiche particolarmente colpite dalla povertà o dei gruppi bersaglio a più alto rischio di discriminazione o esclusione sociale (Se del caso)	89
6)	Sezione 6 – Esigenze specifiche delle aree geografiche affette da svantaggi naturali o demografici gravi e permanenti (Se del caso).....	89
7)	Sezione 7 - Autorità e organismi responsabili della gestione finanziaria, del controllo e dell’audit e ruolo dei partner pertinenti.....	90
7.1	<i>Autorità e organismi pertinenti.....</i>	<i>90</i>
7.2	<i>Coinvolgimento dei partner pertinenti.....</i>	<i>91</i>
7.2.1	<i>Azioni adottate per associare i partner alla preparazione del programma operativo e loro ruolo nelle attività di esecuzione, sorveglianza e valutazione del programma.....</i>	<i>91</i>
7.2.2	<i>Sovvenzioni globali</i>	<i>92</i>
7.2.3	<i>Sostegno destinato allo sviluppo delle capacità (FSE).....</i>	<i>92</i>
8)	Sezione 8 - Coordinamento tra i fondi, il FEASR, il FEAMP e altri strumenti di finanziamento dell’unione e nazionali e con la BEI	93
9)	Sezione 9 - Condizionalità ex ante.....	94
9.1	<i>Condizionalità ex ante.....</i>	<i>94</i>
9.2	<i>Descrizione delle azioni volte a ottemperare alle condizionalità ex ante, degli organismi responsabili e calendario.....</i>	<i>103</i>
10)	Sezione 10 - Riduzione degli oneri amministrativi per i beneficiari.....	111
11)	Sezione 11 - Principi orizzontali	113
11.1	<i>Sviluppo sostenibile.....</i>	<i>113</i>
11.2	<i>Pari opportunità e non discriminazione</i>	<i>115</i>
11.3	<i>Parità tra uomini e donne.....</i>	<i>116</i>
12)	Sezione 12 - Elementi distintivi.....	117
12.1	<i>Grandi progetti da attuare durante il periodo di programmazione</i>	<i>117</i>
12.2	<i>Quadro di riferimento dell’efficienza dell’attuazione del programma operativo</i>	<i>118</i>
12.3	<i>Partner pertinenti coinvolti nella preparazione del Programma.....</i>	<i>119</i>

1) Sezione 1 - Strategia per il contributo del Programma Operativo alla strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e al raggiungimento della coesione economica, sociale e territoriale

1.1 Descrizione della strategia del Programma per contribuire alla realizzazione della strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e per il conseguimento della coesione economica, sociale e territoriale

Il contesto macroeconomico

Le politiche nel settore dei trasporti, sia relative al momento infrastrutturale, sia specifiche della pianificazione e gestione della fase di erogazione e fruizione del servizio, contribuiscono in maniera significativa allo sviluppo economico e, in generale, alla realizzazione di una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. L'azione sinergica dei vari strumenti legati alla politica di coesione nei territori delle regioni obiettivo convergenza punta precisamente a contribuire a questo obiettivo.

La definizione di un PON "Infrastrutture e Reti" rappresenta un contributo all'efficientamento del sistema infrastrutturale delle regioni meno sviluppate, operando – in un contesto programmatico integrato – congiuntamente ad altri Programmi nazionali volti ad aumentare la produttività e la resilienza delle imprese (cfr. il PON Imprese e competitività).

Tale sistema infrastrutturale è parte di un sistema economico e finanziario internazionale che, negli anni dal 2007 in poi, è stato scosso da una profonda recessione che ha mostrato con evidenza estrema le debolezze strutturali di alcune economie e le potenzialità di altre.

In siffatto scenario, molto profonde sono state anche le ricadute nel settore dei lavori pubblici e della logistica, con scenari variabili per le diverse Aree del Paese.

Infatti, la diffusione spaziale, interna al nostro Paese, della recessione è stata quanto mai eterogenea, creando situazioni molto differenziate tra Centro-Nord e Sud. Nel 2012, il PIL del Mezzogiorno si è ridotto del -3,2%, contro una media nazionale del -2,1%. Dal 2007, il tasso di crescita cumulato del PIL meridionale è stato del -10,1%, contro il -5,8% del Centro-Nord.¹ Di

¹ SVIMEZ (2013), Rapporto sull'economia del Mezzogiorno, il Mulino, Bologna.

conseguenza, la crisi economica ha comportato un allargamento del classico divario Nord-Sud in termini di sviluppo, rallentando ulteriormente il processo di convergenza.

Indubbiamente, peraltro, la scarsa dotazione di infrastrutture, con conseguenti costi di trasporto elevati, unitamente alla scarsa competitività, è all'origine del basso grado di apertura internazionale del sistema economico nel complesso.

La fase recessiva attualmente in corso non è stata assorbita dal sistema italiano, non solo per la bassa competitività di molti settori, ma anche per l'assenza di stabilizzatori automatici che, in taluni casi, sono venuti meno. Contemporaneamente, ed in maniera interessante per l'equilibrio spaziale del Paese, è aumentata la domanda di trasporto pendolare.

Proprio la crescita del pendolarismo rappresenta un'importante questione poiché ad una sua crescita generale è, in molte Regioni, corrisposta una contrazione della spesa pubblica per i relativi servizi di trasporto. Il trend potrà essere valutato più complessivamente anche a seguito del rinnovo dei Contratti di Servizio, in corso di emanazione nella maggior parte della Regioni italiane, al momento della stesura del presente Programma.

Fermo restando che, in ossequio alle disposizioni dell'Accordo di Partenariato, il supporto al miglioramento del servizio in ambito di trasporto pubblico locale su rotaia sarà tematica di competenza del Programmi Operativi Regionali, il PO contribuirà al miglioramento complessivo della qualità e quantità dei trasporto indirettamente anche nei grandi nodi urbani concentrando risorse su alcune tratte di particolare rilievo per il tessuto trasportistico del Mezzogiorno (es. Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania).

In un contesto di sostanziale stagnazione, le politiche per i trasporti e per l'efficientamento del tessuto infrastrutturale assumono rinnovata importanza. E ciò, non solo rispetto alla non linearità degli effetti di cui *supra*, ma anche perché la produttività del lavoro non è funzione soltanto delle istituzioni operanti nel relativo mercato, ma anche delle condizioni ambientali in cui le imprese operano, ivi compresa la dotazione infrastrutturale e l'efficienza trasportistica.

I segmenti del settore dei trasporti

La crescente internazionalizzazione delle economie ha comportato negli ultimi decenni un'espansione della domanda di trasporto ed una concomitante crescita dell'incidenza delle spese

relative sul reddito aziendale. La performance dei sistemi di mobilità delle persone e delle merci ha conseguentemente assunto un'importanza cruciale².

La Tabella 1 riporta una lettura comparata di alcuni Paesi dell'UE secondo l'indice LPI³, che offre una misura di efficienza e competitività percepita del sistema infrastrutturale e logistico, con particolare riferimento alla fluidità dei flussi e all'affidabilità dei servizi soprattutto in un'ottica internazionale. Minore attenzione è, invece, rivolta alla competitività interna al Paese, ovvero a quanto i flussi commerciali interregionali sono influenzati dai costi di trasporto.

Tabella 1 - LPI Ranking di Italia ed altri paesi europei

	Italia	Germania	Francia	Spagna	Olanda
Dogane	27	6	14	25	8
Infrastrutture	23	1	14	24	3
Spedizioni internazionali	19	11	5	10	3
Servizi logistici	21	4	14	19	7
Track & trace	20	7	12	23	2
Puntualità	18	2	23	22	12
LPI	24	4	12	20	5

Dalla Tabella si evince come, quanto a performance globale, l'Italia si posizioni al 24° posto al mondo per efficienza del sistema, con poca variabilità sui diversi temi specifici. Il risultato la pone molto vicina al sistema spagnolo ma molto lontano da *global player* del mercato dei servizi logistici

² In maniera probabilmente riduzionistica da un punto di vista metodologico, ma di sicura efficacia sintetica, si proporranno di seguito alcune considerazioni a partire dai dati relativi al *Logistics Performance Index* (LPI) della Banca Mondiale e da sotto-indicatori del *Regional Competitiveness Index* (RCI) elaborato dalla Commissione Europea.

³ Il LPI è un indice sintetico pubblicato dalla Banca Mondiale costruito sull'opinione di operatori su sei aree tematiche:

- 1) liberalizzazione dei mercati borsistici;
- 2) tempi e costi di importazione ed esportazione;
- 3) affidabilità e prevedibilità della catena logistica;
- 4) dotazione e qualità delle infrastrutture per il commercio;
- 5) efficiente gestione dei confini ed il coordinamento delle varie agenzie preposte alle operazioni doganali;
- 6) disponibilità di conoscenza in materia doganale e commerciale.

Il giudizio su diverse dimensioni delle precedenti aree tematiche viene espresso mediante una valutazione che varia da 1 (punteggio peggiore) a 5 (punteggio migliore) da più di 5.000 operatori nazionali e da circa 1000 spedizionieri internazionali e corrieri espressi al fine di comparare 155 paesi. L'indice LPI, quindi, offre una misura di efficienza e competitività percepita del sistema infrastrutturale e logistico, con particolare riferimento alla fluidità dei flussi ed all'affidabilità dei servizi soprattutto in un'ottica internazionale. Minore attenzione è, invece, rivolta alla competitività interna al paese, ovvero a quanto i flussi commerciali interregionali sono influenzati dai costi di trasporto. World Bank (2012), *Connecting to compete 2012. Trade logistics in the global economy*, World Bank, Washington.

quali l'Olanda e la Germania, una differenza particolarmente marcata proprio nella percezione della qualità delle infrastrutture.

Dietro la performance buona, ma non eccellente, dell'Italia⁴ si nascondono una grande eterogeneità ed alcune situazioni di particolare difficoltà. E' il caso, ad esempio, dei porti e degli aeroporti che attualmente impongono tempi di sdoganamento, sia in import che in export, superiori alla media europea. La Tabella 1 rappresenta questa situazione in termini di LPI e mostra come l'efficienza delle dogane italiane sia valutata al 27° posto, molto dietro la Germania, l'Olanda e la Francia e vicina, sebbene al di sotto, alla Spagna. È da notare come questa condizione imponga all'Italia la peggiore performance sulle diverse aree tematiche.

Ad aggravare la situazione relativa allo sdoganamento è l'elevata incertezza sui tempi: solo il 6,3% del traffico in transito per il Canale di Suez attracca in Italia e ciò probabilmente perché l'incertezza sui tempi, che può raggiungere il 30-40% in più per i porti italiani rispetto a quelli del *Northern Range*, comporta maggiore assunzione di rischi ed inefficienze e costo generalizzato del trasporto più elevato.⁵

Un altro contributo alla lettura della dimensione infrastrutturale del nostro Paese può venire dal *Regional Competitiveness Index* (RCI), elaborato dalla Commissione Europea con l'idea di replicare su una scala spaziale relativamente ridotta il *Global Competitiveness Index* del *World Economic Forum*⁶ (Figura 1). L'indicatore, che valuta la competitività delle regioni e fornisce una misura relativamente oggettiva dei vantaggi competitivi di un determinato Paese⁷, si compone di diversi sub-indicatori che vengono successivamente aggregati secondo una metodologia di standardizzazione (dunque, non di selezione), così come proposto dall'OECD.⁸ Con particolare riferimento alle infrastrutture, secondo gli indicatori contenuti nell'RCI (densità di autostrade,

⁴ Baccelli O. e F. Barontini (2013), *L'Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete*, Egea, Milano.

⁵ AT Kearney (2010), *Scenario della logistica in Italia: sintesi delle evidenze*, Confetra.

⁶ L'RCI è costruito sulla base di alcuni "pilastri":

- il pilastro di base, che misura la qualità delle istituzioni, la stabilità macroeconomica, le infrastrutture, la sanità, la qualità dell'istruzione primaria e secondaria;
- il pilastro dell'efficienza, che esprime un giudizio in merito all'istruzione superiore e alla formazione, all'efficienza del mercato del lavoro, e all'ampiezza del mercato;

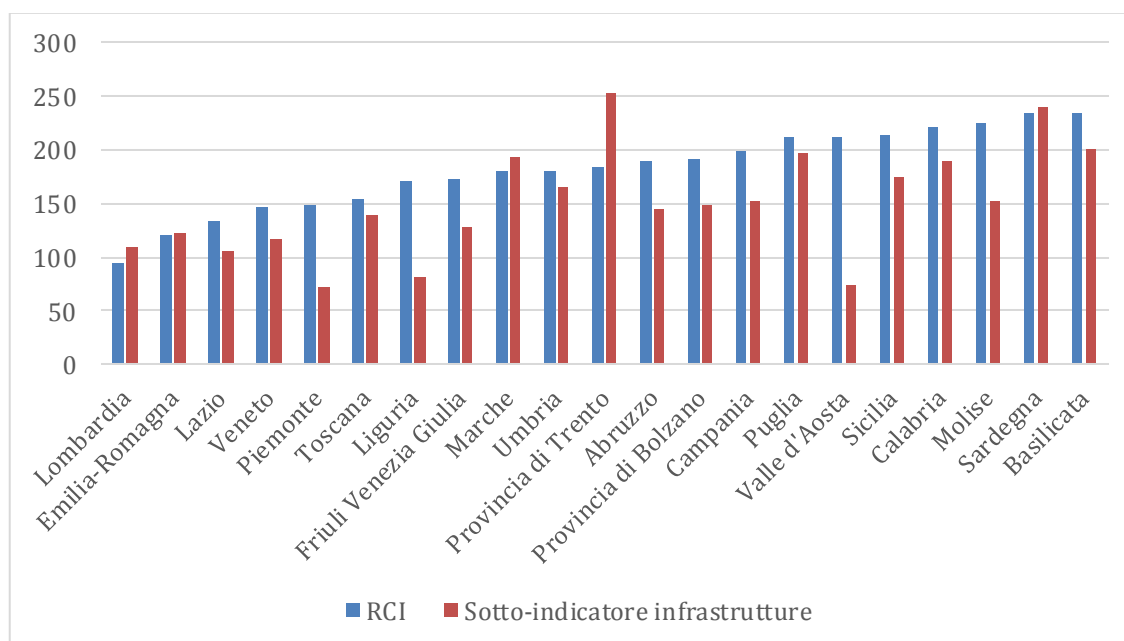
il pilastro dell'innovazione che valuta la tecnologia (sia in termini di capacità di adozione che di dotazione), la sofisticazione del business e l'innovazione vera e propria.

⁷ European Commission (2010), *EU Regional Competitiveness Index*, Joint Research Centre of the European Union, Ispra.

⁸ OECD (2008), *Handbook for constructing composite indicators*, OECD, Parigi.

densità di ferrovie, numero di voli accessibili ad una distanza di 90 minuti) nessuna delle regioni italiane è presente nel top 25% della classifica europea (ovvero nelle prime 67 posizioni su un totale di 268 regioni NUTS2), mentre 8 territori sono presenti nel secondo quartile (Piemonte, Valle d'Aosta, Liguria, Lazio, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia), 11 nel terzo e 2 nelle ultime 67 posizioni.

Figura 1 - Ranking dell'RCI e del sotto-indicatore infrastrutturale



Fonte: European Commission (2010), EU Regional Competitiveness Index, Joint Research Centre of the European Union, Ispra.

La performance non pienamente soddisfacente del sistema infrastrutturale italiano (cosa peraltro evidenziata anche nell'LPI, come riportato in Tabella 1) dipende evidentemente dalle condizioni in cui versano i singoli settori e meta-settori infrastrutturali.

Per questo il Programma Operativo, nell'ottica di completare le azioni già avviate con la programmazione precedente e di soddisfare gli obiettivi di efficienza e potenziamento relativi all'Obiettivo Tematico 7, opererà in una logica integrata, garantendo un approccio che consenta, nel potenziare un segmento, di non andare a detrimento degli altri, ma, in una ottica di sistema, fare in modo che il miglioramento della performance di uno dei settori influisca direttamente o indirettamente sul miglioramento degli altri, in una visione concreta di intermodalità e co-modalità.

➤ La rete Ferroviaria

La rete ferroviaria gestita da RFI consta di 16.701 chilometri, di cui 6.431 della rete *Core* (centrale). Del totale della rete, 9.192 chilometri sono a binario semplice e circa il 25% non risulta essere elettrificata, un dato relativo soprattutto alle regioni del Mezzogiorno. La densità della rete rispetto alla superficie regionale appare essere maggiore nelle regioni del Centro-Nord con circa 6 chilometri per 100 chilometri quadrati, rispetto a quella del Sud che si ferma a 4,66⁹. Passando a considerare la densità della rete rispetto alla popolazione, la situazione appare essere molto più omogenea con 2,74 chilometri di rete ogni 10.000 abitanti nel Mezzogiorno, contro una media nazionale di 2,76.

La rete ferroviaria nazionale ricadente nel Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo”, nonché quella di adduzione al Corridoio stesso, mostra una notevole disparità sotto il profilo della qualità e della disponibilità di infrastrutture ferroviarie, che rispettino requisiti di interoperabilità, facendo emergere strozzature “tra” Stati membri e strozzature “interne” allo Stato membro, in particolare, tra “Regioni più sviluppate” e “Regioni meno sviluppate”.

La limitata capacità della rete implica velocità commerciali ridotte (sia per direttrici longitudinali, Napoli-Reggio Calabria, che trasversali, Napoli-Bari), cui si associa l'impossibilità di transito ferroviario di sagome che includono il trasporto di mezzi pesanti su treno.

Il PON, pertanto, agirà su queste principali carenze del settore trasportistico ferroviario, lavorando sulle principali strozzature esistenti della rete, ammodernando la dotazione infrastrutturale e tecnologica e rafforzando, quindi, la rete TEN-T *Core* in sinergia con le disposizioni dell'Accordo di Partenariato per l'Obiettivo Tematico 7, in primis garantendo il completamento delle opere in corso, che contribuiscono a consolidare la strategia della programmazione 2014-2020, e la loro piena funzionalità, ed in secondo luogo agendo su nuovi interventi delle direttrici Bari – Napoli – Taranto, Messina - Catania – Palermo e Napoli – Reggio Calabria (rete centrale europea), nonché degli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale. La strategia sarà tesa non solo all'innalzamento delle competitività e dell'appetibilità del ricorso da parte degli operatori all'utilizzo delle modalità su rotaia per il trasporto delle merci, ma anche al

⁹ Uniontrasporti (2011), Primo rapporto sulle infrastrutture, Roma.

miglioramento del servizio di *long haul* per i cittadini nelle aree ad oggi non coperte dal servizio AV/AC, in una logica di coesione e di convergenza verso standard omogenei di servizio.

In generale, quello dell'innalzamento dello standard dei servizi di trasporto è un principio ispiratore di tutta la strategia del PON, che per questo andrà a concentrare le proprie azioni anche nell'ottica di garantire la massima intermodalità e interoperabilità, attraverso l'uso di tecnologie standardizzate tanto per il traffico merci che, in via residuale, per il traffico passeggeri.

➤ **Il sistema aeroportuale e il Cielo Unico Europeo**

Il trasporto aereo è stato per lungo tempo considerato in competizione con il trasporto ferroviario; ed anche oggi, su alcune tratte a media percorrenza (tipicamente la Roma-Milano), la competizione è molto forte. In una visione di sviluppo di lungo periodo, però, i due modi di trasporto necessitano di un'evidente integrazione, da affiancare ad un efficientamento del trasporto aereo, dati i volumi crescenti di traffico.

Il sistema aeroportuale italiano, infatti, sta conoscendo una fase iniziale di significativa ristrutturazione, soprattutto sotto l'impulso del Piano Nazionale degli Aeroporti¹⁰.

Nel 2013, il trasporto aereo, per lungo tempo considerato in competizione col trasporto ferroviario, ha contato 144 milioni di passeggeri, un dato doppio rispetto a quello di quindici anni addietro. Contemporaneamente, le merci trasportate sono salite fino a 907 mila tonnellate. Il Piano Nazionale degli Aeroporti prevede una crescita del mercato fino a 296 milioni di passeggeri entro il 2030.

Per poter rispondere, dunque, alla crescente domanda di trasporto aereo, sarà necessario operare su due fronti apparentemente distinti, ma intrinsecamente legati tra loro:

- a) sviluppo di una **piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo**;
- b) incremento dell'**accessibilità terrestre degli aeroporti, in un'ottica di "ultimo miglio"**, con particolare riferimento a quella ferroviaria.

¹⁰ Il Piano Nazionale degli Aeroporti è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 30 settembre 2014. Il 19 febbraio 2015 ha ottenuto l'approvazione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano e sarà adottato, ai sensi dell'articolo 698 del codice della navigazione, con DPR.

Con riferimento al punto b) e a quanto riportato *supra* in tema di trasporto ferroviario, è da rimarcare come nessun aeroporto italiano sia collegato alla rete ad Alta Velocità e come solo 6 siano collegati alla rete ferroviaria.

Il Piano Nazionale degli Aeroporti¹¹ richiama esplicitamente il Regolamento Single Sky 2 CE 549/2004 del 10/3/2004 e s.m.i., indicando chiaramente come la sua completa attuazione in Italia sia un obiettivo strategico imprescindibile per poter adeguare la capacità di gestione del numero di aeromobili alla domanda crescente.

Dati, dunque, i tassi di crescita previsti al 2030 e le scelte operate a livello di Accordo di Partenariato (AdP), appare rilevante sottolineare come il programma SESAR vada nella direzione dell'efficientamento delle strutture aeroportuali già esistenti attraverso un aumento della capacità gestionale delle aerovie esistenti.

Per il raggiungimento dell'obiettivo del Cielo Unico Europeo, il PO ha scelto di sviluppare il sistema SESAR capace di aumentare la standardizzazione e l'interoperabilità con l'ulteriore obiettivo di ridurre l'impatto ambientale, operando sull'*Area Control Center* (ACC) di Brindisi.

➤ **Porti, intermodalità e logistica**

Ad eccezione di lievi cali registrati nel 1985 e nel 2009, a livello mondiale il trasporto marittimo internazionale di merce ha avuto negli ultimi 30 anni un andamento sempre crescente (circa il 2,2% annuo), raggiungendo nel 2013 9.548 milioni di tonnellate caricate. Tale crescita ha riguardato soprattutto le merci secche ed il general cargo, settore all'interno del quale il peso del container è cresciuto enormemente. Il commercio di rinfuse liquide è invece rimasto abbastanza stabile nel lungo periodo.

Nel 2013 nei porti italiani sono state movimentate oltre 460 milioni di tonnellate di merce, di cui circa 100 milioni in container, corrispondenti a poco più di 10 milioni di TEU. Di questi, circa 300 milioni sono movimentati in navigazione internazionale, il resto è attribuibile a movimenti di cabotaggio.

¹¹ <http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&id=3006>

Tabella 2 - Movimenti nei principali porti italiani nel 2005

PORTO	A	B	C				A+B+C	E	F
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE	TEU'S	Passaggeri
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale		Totale	Totale
	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	numero	numero
Savona-Vado	8.038,977	4.396,236	2.533,541	350,422	838,735	3.720,693	16.155,506	219.676	947.580
Genova	21.484,331	8.201,104	16.074,744	8.495,990	963,050	25.523,784	55.189,219	1.824.964	3.037.879
La Spezia	3.655,444	1.529,780	11.726,190	6.437	844,627	12.577,254	17.162,478	1.024.455	56.358
Marina di Carrara	-	940,225	108,387	-	1.953,124	2.121,511	3.061,736	6.222	-
Livorno	8.626,667	1.165,846	8.809,953	9.023,158	2.565,106	18.398,217	28.210,752	658,506	2.513,377
Piombino	406,411	6.100,655	2.215	1.200,887	496,103	1.899,205	8.298,271	379	3.637,323
Civitavecchia	2.488,186	1.447,244	276,041	3.229,780	685,719	4.191,520	8.126,950	34.815	3.153,925
Fiumicino	5.896,582	-	-	-	2.628	2.628	5.899,215	-	-
Gaeta	1.915,300	720,450	-	-	107,650	107,650	2.743,400	-	-
Napoli	5.619,036	4.175,782	3.041,982	8.172,429	-	11.214,411	21.059,231	373,628	9.001,918
Salerno	-	122,011	3.920,586	3.296,951	874,564	8.061,851	6.183,862	418,205	301,138
Giulia Tauro	384,708	124,197	24.091,982	183,708	-	24.275,687	24.764,592	3.208,858	-
Taranto	6.006,752	24.117,165	5.060,355	-	11.572,742	16.633,097	47.656,954	716,856	138
Brindisi	2.863,004	6.364,135	-	67,888	11,357	79,345	9.308,484	2.168	582,227
Bari	106,023	1.364,679	75,228	2.810,101	60,114	2.945,443	4.416,145	10,006	1.454,948
Ancona	5.045,968	1.511,438	455,010	2.197,227	-	2.652,237	9.259,643	64,209	1.536,432
Ravenna	4.757,046	11.979,692	1.998,491	746,630	4.397,334	7.142,455	23.879,193	168,588	15,700
Chioggia	-	1.159,265	-	-	973,932	973,932	2.133,197	-	-
Venezia	12.147,053	9.555,854	2.938,053	2.087,369	2.370,712	7.396,134	29.099,041	289,660	1.365,375
Portonogaro	-	363,131	-	-	864,930	864,930	1.228,061	42	-
Monfalcone	245,291	1.140,569	-	108,971	2.341,755	2.450,726	3.837,572	577	165
Trieste	37.670,313	1.962,944	2.314,304	5.320,351	150,419	7.785,074	47.718,319	198,319	90,523
Messina-Milazzo	16.286,979	756,275	-	8.635,442	-	8.635,442	25.660,695	-	9.619,256
Trapani	90,779	1.446,903	158,998	1.040,393	-	1.805,388	3.343,070	0,265	1.021,338
Catania	54,403	205,950	161,559	2.717,037	-	878,523	3.817,472	15,343	261,873
Augusta	31.163,832	1.448,426	-	-	-	-	32.612,258	-	1,189
Palermo	750,195	240,315	242,174	4.506,377	-	4.748,551	5.738,061	27,984	2.003,755
Cagliari-Sarroch	26.384,884	414,388	6.873,275	3.695,585	44,944	10.513,504	37.913,076	809,048	453,042
Olbia-Golfo Aranci	-	124,822	-	6.425,260	-	6.425,260	6.550,162	-	4.438,063
TOTALE	203.308.150	83.101.549	88.920.885	74.787.420	32.796.063	196.504.348	482.814.047	9.711.973	45.673.610

Fonte: Assoporti

Tabella 3 - Movimenti nei principali porti italiani nel 2013

PORTO	A	B	C				A+B+C	E	F
	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE	TEU'S	Passaggeri
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale		Totale	Totale
	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	(x1.000 tonn)	numero	numero
Savona-Vado	6.447,504	3.366,614	702,260	2.033,513	892,460	3.628,233	13.442,351	77,859	1.286,371
Genova	16.860,560	4.009,270	19.387,170	7.759,319	507,424	27.653,913	48.523,743	1.988,013	2.899,193
La Spezia	808,483	1.428,024	12.857,052	-	452,753	13.309,805	15.546,312	1.300,432	213,858
Marina di Carrara	-	350,941	3,896	-	1.444,203	1.448,099	1.799,040	356	1,237
Livorno	8.367,891	750,447	6.584,053	10.015,084	2.235,412	18.834,549	27.952,887	559,180	2.557,826
Piombino	18,303	3.953,942	-	650,375	623,855	1.274,230	5.246,475	-	3.079,480
Civitavecchia	1.064,276	5.218,961	453,614	3.998,509	11,131	4.463,254	10.746,491	54,019	4.033,783
Fiumicino	2.790,739	-	-	-	-	-	2.790,739	-	-
Gaeta	1.619,332	515,358	-	-	97,803	97,803	2.232,493	-	1,263
Napoli	5.938,901	4.059,988	4.954,966	5.437,469	-	10.392,435	20.391,324	477,020	6.931,856
Salerno	-	87,828	3.337,293	6.613,158	929,967	10.880,418	10.968,246	263,405	601,175
Giulia Tauro	626,644	46,426	32.773,944	305,960	-	33.079,904	33.752,974	3.094,254	-
Taranto	4.162,990	16.693,671	1.731,587	-	5.896,732	7.628,319	28.484,980	197,317	-
Brindisi	2.649,097	5.558,225	384,201	1.779,593	36,868	2.200,662	10.407,984	566	474,600
Bari	-	1.425,159	270,400	2.490,897	35,378	2.796,675	4.221,834	31,436	1.700,591
Barletta	289,915	728,009	-	-	17,453	17,453	1.035,377	-	-
Monopoli	149,808	191,478	-	-	0,869	0,869	342,155	-	165
Ancona	3.282,372	585,789	1.055,811	2.050,561	-	3.106,372	6.974,533	152,394	1.174,054
Ravenna	4.418,121	9.814,691	2.475,045	1.158,269	4.620,192	8.253,506	22.486,318	226,879	101,819
Chioggia	-	746,340	-	-	870,845	870,845	1.617,185	-	-
Venezia	9.945,840	6.542,113	4.296,687	1.235,657	2.391,080	7.923,424	24.411,377	446,591	2.072,642
Portonogaro (1)	-	298,418	-	-	1.246,248	1.246,248	1.544,666	40	-
Monfalcone	-	2.702,571	-	205,803	1.062,268	1.268,071	3.970,642	814	159
Trieste	41.992,066	986,614	6.040,355	6.847,383	719,290	13.607,028	56.585,708	458,597	147,414
Messina-Milazzo	17.236,346	174,175	-	5.828,146	-	5.828,146	23.238,667	-	8.175,725
Catania	20,922	193,587	329,662	5.145,452	158,079	5.633,193	5.847,702	30,255	390,457
Augusta	25.335,516	1.110,423	3,000	441,355	56,000	500,355	26.946,294	203	20,232
Palermo-Termini Imerese	711,323	194,628	198,162	5.402,445	-	5.600,607	6.506,558	20,647	1.632,320
Cagliari-Sarroch	24.300,871	641,947	10.219,237	460,513	10,129	10.689,879	35.632,697	702,143	343,418
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	573,175	1.598,730	-	5.024,158	-	5.024,158	7.196,063	-	3.660,136
TOTALE	179.610,995	73.974,367	108.058,395	74.883,619	24.316,439	207.258,453	460.843,815	10.082,420	41.499,774

Fonte: Assoporti

Figura 2 – Movimentazione merci 2013 e variazione percentuale 2005-2013 per segmento di trasporto marittimo

MERCÌ	SEGMENTO	BREVE DEFINIZIONE	VOLUMI (2013)	CAGR 2005-2013	
	Gateway	Nodo in cui si raccolgono container con riferimento a un'area economica di rilievo	6,1 Mln TEU	+ 2,1 %	
	Transhipment	Trasbordo di container da una nave all'altra	4,0 Mln TEU	- 1,7 %	
	Ro-Ro	Gli automezzi salgono e scendono da soli attraverso una rampa di carico	75,0 Mln Tons	+ 0,3 %	
	Rinfuse solide	Il carico avviene generalmente con pompe, nastri sollevatori, sollevatori a benna ecc. (es. ferro, carbone)	71,5 Mln Tons	- 5,8 %	
	Rinfuse liquide	Il carico avviene tramite pompe (es. petrolio, fertilizzanti)	174,8 Mln Tons	- 2,8 %	
	General Cargo	Merce spedita unitizzata ma non in contenitori marittimi standard	22,0 Mln Tons	- 4,1 %	

Fonte: Assoporti (elaborazione MIT)

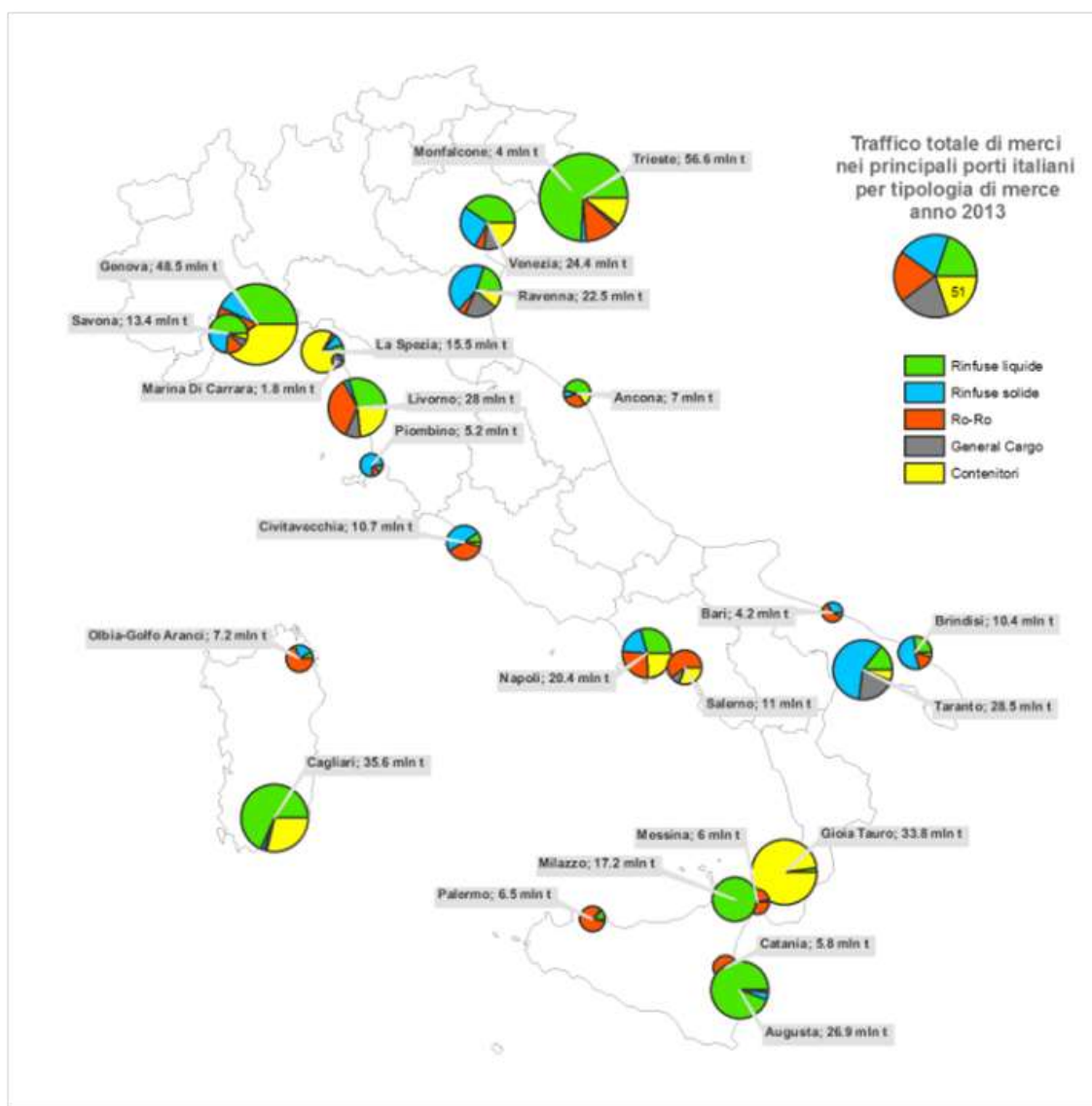
Come sintetizza la Figura 2, tra il 2005 e il 2013 nei porti italiani:

- il traffico *gateway* ha registrato una ripresa fino a raggiungere nel 2013 il volume di traffico più alto degli ultimi anni: +1 MTEU con un CAGR pari a circa il 2,1%, inferiore rispetto ai porti del Nord Europa, ma superiore rispetto al resto dei porti Med.
- l'attività di *transhipment* puro ha registrato un calo soprattutto a Taranto, anche per la forte competizione degli scali nord africani di Port Said e Tangeri. Mentre il traffico nel Mediterraneo è cresciuto con un tasso annuo (CAGR) del 6,5%, gli scali italiani di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto hanno visto la market share calare nel 2005 del 32%, nel 2013 del 17%.
- la movimentazione Ro-Ro è rimasta praticamente stabile. Diminuiti i traffici internazionali su alcune relazioni storiche (Italia-Grecia), si registra un incremento, specializzazione e stabilizzazione nelle rotte Italia-Spagna e Italia-Turchia. Il combinato marittimo nazionale (Autostrade del Mare) attrae una quota ancora modesta della domanda stradale potenziale, ma il settore contribuisce in maniera rilevante alla domanda di trasporto di cabotaggio e offre opportunità distribuite sul territorio in funzione della domanda di scambi tra le principali aree del paese (nord-sud) e nel Mediterraneo.
- Il netto calo registrato nelle rinfuse solide è in linea con l'andamento della produzione industriale, dalla quale deriva direttamente la domanda. Oltre al settore siderurgico,

importanti volumi sono legati anche alle filiere delle granaglie (grano, soia) e dei materiali da costruzione (sabbie, argille, cementi).

- I traffici di rinfuse liquide negli ultimi anni sono calati per effetto di un calo strutturale della domanda energetica nazionale, determinato da una bassa redditività e da uno spostamento della raffinazione verso i paesi produttori.
- Le merci varie non containerizzate (general cargo) sono anch'esse in forte calo e tendono nel tempo a diventare residuali, ma rimangono vitali per la *supply chain* di vari distretti industriali, quali l'impiantistica (o *project cargo*) che ha visto negli anni in Italia una forte evoluzione.

Figura 3 - Traffico porti per tipologia di traffico 2013 (tonnellate)



Fonte: Assoporti (elaborazione MIT)

Sulla base dei traffici e delle caratteristiche della domanda si possono evidenziare alcune specializzazioni dei nodi portuali delle Regioni meno utilizzate:

- I porti di Napoli e Salerno sono scali *gateway* caratterizzati da una domanda *multipurpose* fortemente legata alla domanda locale di produzione e consumo, nella quale prevalgono le importazioni rispetto alle esportazioni. Tra le specializzazioni si evidenziano i flussi ro-ro verso le isole ed i partner EU mediterranei (Spagna, Francia).
- I porti pugliesi sono orientati in particolare ad intercettare flussi ro-ro; mentre altre specializzazioni dipendono da realtà industriali, quali la centrale elettrica a Brindisi. Costituisce caso a sé Taranto, per anni il porto principale italiano in termini di volumi, calati in virtù della crisi industriale e dei flussi *transshipment*. Specializzazione forte in questo caso sulle merci secche (rinfuse e general cargo).
- Il porto di Gioia Tauro, unico porto monofunzionale italiano, dedicato per oltre il 95% all'attività di *transshipment* di container.
- Nei porti siciliani prevalgono due specializzazioni, le rinfuse liquide, legate ai grandi impianti di raffinazione presenti (Augusta) ed i traffici ro-ro di scambio con il resto del paese e in parte minore con altri paesi mediterranei. Il calo strutturale della domanda energetica nazionale e lo spostamento della raffinazione verso i paesi produttori, ha spinto l'AP di Augusta ad investire sul segmento container, puntando su alcune caratteristiche peculiari del nodo quali ad esempio la posizione baricentrica sulle rotte di traffico internazionale del Mediterraneo e la presenza di fondali con profondità di 14 ÷ 16m e possibilità di arrivare a 22 ÷ 28m. Gli investimenti spesi e le caratteristiche del nodo consentono di prospettare per Augusta il ruolo di porto *gateway* della Sicilia, che rappresenta a livello nazionale uno tra i bacini di mercato più rilevanti.

Tra i fenomeni globali di forte impatto sul settore marittimo, ed in particolare su come il settore portuale debba organizzare la propria offerta, di rilevante importanza è la tendenza alla crescita

dimensionale delle navi, che garantisce forti economie di scala agli operatori, mentre pone sfide alla capacità di accoglimento delle navi da parte dei porti.¹²

Per far fronte al suddetto fenomeno, il PO intende: potenziare l'offerta portuale intervenendo sull'inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e della capacità delle banchine/gru; accrescere la capacità produttiva degli scali investendo sull'offerta tecnologica e informatica finalizzata a velocizzare i cicli operativi e accelerare lo svuotamento dei piazzali; favorire una maggiore integrazione tra aree portuali ed aree retroportuali, realizzando prioritariamente i collegamenti ferroviari, ove l'orografia del territorio lo consenta¹³, e garantendo livelli di prestazione omogenei lungo tutta la catena banchina-destinazione finale. A tal fine il PO si concentrerà sul completamento dei collegamenti ferroviari dei porti di Taranto e Gioia Tauro - avviati nella Programmazione 2007-2013 - e più in generale sulla realizzazione dei collegamenti ferroviari ai porti *Core*, subordinandone il finanziamento al raggiungimento di una maturità progettuale compatibile con le tempistiche di ammissibilità della spesa.

➤ Sistemi di Trasporto Intelligenti

I Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS - *Intelligent Transport Systems*) svolgono un ruolo determinante per affrontare le sfide dell'aumento continuo della domanda di mobilità. Gli ITS, infatti, fondati sull'interazione fra Informatica e Telecomunicazioni, consentono di trasformare i trasporti in un "sistema integrato", nel quale i flussi di traffico (tanto passeggeri che merci) sono distribuiti in modo equilibrato tra le varie modalità, per una maggiore efficienza, produttività e, soprattutto, sicurezza del trasporto.

¹² Per i prossimi tre anni si prevede l'immissione sul mercato di circa 150 nuove portacontainer di portata nominale di almeno 11.000 TEU, in particolare delle *super Post Panamax* (da 8.000-14.000 TEU, lunghezza massima compresa tra i 348-393 metri, larghezza di 43-56 metri e pescaggio di 14-16 metri) e delle *Ultra Large Container Carrier* (ULCC - da 18.000 TEU, lunghe 400 metri, larghe 59, alte 73 metri, con un pescaggio di 14,5 metri).

Queste navi verranno consegnate in un momento in cui l'industria sta ancora affrontando un significativo problema di *oversupply*. L'evoluzione del gigantismo navale avrà effetti a cascata su tutto il network portuale europeo, poiché l'ingresso delle mega navi va a spiazzare il mercato delle portacontainer che fino ad oggi hanno svolto il ruolo di "navi madri" (ovvero le *Post-Panamax* di prima generazione con pescaggio di 14 metri) le quali, troppo giovani per essere demolite, verranno utilizzate su una molteplicità di itinerari che toccano i porti regionali.

(ITACA, "Rapporto Infrastrutture e Competitività 2013")

¹³ La realizzazione di collegamenti ferroviari è esclusa per i porti di Palermo e Salerno per i quali sono possibili esclusivamente interventi di collegamento di ultimo miglio stradale

Il 6 agosto 2010¹⁴ è stata pubblicata la Direttiva Europea per lo sviluppo dei sistemi ITS in ambito comunitario, che costituisce la definizione, per la prima volta, di un quadro comune di regole e riferimenti a livello comunitario per la diffusione dei sistemi intelligenti di trasporto, allo scopo di favorirne il più possibile l'impiego da parte delle amministrazioni pubbliche e degli enti gestori di infrastrutture, incentivando al tempo stesso lo sviluppo del mercato. La direttiva ITS mira ad accelerare la diffusione e l'uso coordinati in Europa dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale (e nelle interfacce con altri modi di trasporto).

A livello nazionale, con il Decreto Ministeriale n. 44 del 12 febbraio 2014, è stato adottato il Piano d'Azione ITS Nazionale¹⁵ che delinea una serie di linee di azione nazionale.

Il PO, nell'implementare sistemi ITS integrati e dedicati a tutte le modalità di trasporto, si indirizzerà verso le linee strategiche dettate da tale Piano, nonché dai contenuti dell'Accordo di Partenariato, per efficientare i sistemi esistenti e porne in essere di nuovi, in una logica di sinergia e connessione intermodale.

In particolare, le priorità *Core* per gli ITS, stabilite all'interno dell'Accordo di Partenariato e riprese all'interno del presente Programma, fanno riferimento soprattutto a interventi che mirano all'ottimizzazione della filiera procedurale e doganale, attraverso lo sviluppo di sistemi e piattaforme telematiche dedicate (Sportello Unico Doganale, Sportello Marittimo, UIRNet, *Port Community System*), ed è principalmente su questo tipo di progettualità che saranno concentrate le risorse del Programma operativo.

Il sistema dell'offerta tecnologica e informatica (utilizzo delle tecnologie informatiche, condivisioni di reti, piattaforme uniche per la gestione di adempimenti amministrativi nei porti e nei sistemi logistici), pur avendo nell'ultimo biennio fatto considerevoli passi in avanti, offre un grande potenziale di miglioramento, potendo contribuire in misura importante ad accrescere la capacità produttiva degli scali, velocizzando – nel breve-medio periodo – i cicli operativi e accelerando lo svuotamento dei piazzali, ed inoltre influenzando anche in modo considerevole sull'intermodalità e sul potenziamento della qualità dei servizi per i viaggiatori. Il sistema della portualità e della logistica è supportato, per la gestione dell'operatività e dei colloqui tra i diversi attori coinvolti

¹⁴ Approvata dal Parlamento europeo il 7 luglio 2010 ed entrata in vigore il 26 agosto 2010

¹⁵ www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=17684

nella catena logistica, da una molteplicità di sistemi informatici (PMIS, Sportello Unico Doganale, PCS, PIC, PIL del gruppo Ferrovie, PNL di UIRNet S.p.A.) che hanno un livello di utilizzo ancora parziale e che il PO, nelle Regioni interessate, punterà a far diffondere anche con una più ampia interazione tra i soggetti coinvolti, sulla scia di processi positivi già avviati, come ad esempio i corridoi doganali (ad oggi esistente presso il Porto di Genova, che consente agli operatori di presentare le dichiarazioni doganali dei container trasportati in modo più rapido ed efficace, rendendo maggiormente efficiente e veloce il passaggio da una modalità di trasporto all'altra), il *Fast Corridor* Ferroviario (stipulato nel maggio 2015 tra l'Agenzia delle Dogane e Ferrovie dello Stato, in sperimentazione solo su alcuni poli, ha l'obiettivo di "parallelizzare" tempi e le procedure di espletamento delle pratiche doganali e di trasporto delle merci per favorire la crescita del trasporto combinato ferroviario nei flussi in *import*), nonché la diffusione del *National Single Window*.

Interventi ispirati a tale logica di intervento in misura prioritaria, così come, in misura residuale, anche interventi a favore dell'intermodalità del viaggiatore, saranno alla base della strategia di investimento del Programma Operativo. Sarà operata, anche grazie alla gestione centralizzata a livello di Ministero della strategia nazionale nell'ambito ITS, una distinzione con interventi a rilevanza locale, in capo ai Programmi Operativi Regionali.

Misure nazionali complementari

Entro il 2025 le più importanti opere infrastrutturali ferroviarie sulle direttrici transalpine di interesse per l'Italia saranno completate, sottolineando l'urgenza di dare continuità al disegno comunitario anche all'interno dei confini nazionali, anche mediante il sostegno del "Meccanismo per collegare l'Europa" (CEF – *Connecting Europe Facility*).

Una volta completata la rete ferroviaria, sarà necessario agire attraverso politiche di *modal shift*, anche riducendo i tradizionali sussidi al trasporto merci stradale, oggi pari a circa 5 miliardi di euro, sebbene le dimensioni del settore (330.000 addetti e 83.000 aziende) siano tali da rendere necessario un profondo ripensamento della questione anche in termini di politica industriale. Nell'ambito degli scambi nazionali complessivi e nell'ottica di uno sviluppo dell'intermodalità, assumono assoluta rilevanza i porti ed i retroporti, visto che l'ISTAT ha evidenziato che nel 2012 le quote modali di trasporto merci sono state pari al 48,7% per la modalità marittima, al 5,9% per quella ferroviaria e allo 0,1% per quella aerea, a fronte di un peso del 45,3% per la modalità stradale.

La strategia

In tale contesto, il Mezzogiorno si presenta ancora una volta come un'area debole che necessita di politiche che vadano a ridurre i costi di trasporto soprattutto al suo interno, prima ancora che verso l'esterno.

Dato il quadro sopra rappresentato, il PO Infrastrutture e Reti 2014-2020 intende perseguire le priorità dell'Unione Europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci e finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. La strategia del PO, che persegue l'obiettivo generale di **Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete** (secondo il dettato dell'Obiettivo Tematico 7 del vigente Accordo di Partenariato), prende le mosse dagli indirizzi definiti dalla Commissione Europea al fine di superare le criticità del sistema dei trasporti, puntando al potenziamento dell'offerta ferroviaria sulle principali direttrici ricadenti sui corridoi TEN-T, all'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale, all'integrazione modale e al miglioramento dei collegamenti multimodali e all'ottimizzazione del sistema aeroportuale, contribuendo alla realizzazione del Cielo Unico Europeo.

A tal fine, il Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020 prevede risultati tangibili – per il cui dettaglio si rimanda alla descrizione delle azioni di ciascun Asse – da realizzare entro la fine del decennio, in coerenza con ciascuno dei tre obiettivi di crescita previsti dalla **Strategia Europa 2020**:

- Crescita sostenibile, in quanto persegue l'obiettivo di ridurre sensibilmente le emissioni di gas a effetto serra, anche limitando il cofinanziamento delle modalità di trasporto più inquinanti (quella stradale *in primis*);
- Crescita intelligente, attraverso investimenti innovativi volti a ridurre i tempi di sdoganamento e a implementare sistemi e piattaforme telematiche (es. ERTMS, SESAR, Sportello Unico Doganale, Piattaforma Nazionale della Logistica), promuovendo così l'ottimizzazione della filiera procedurale e l'interoperabilità;
- Crescita inclusiva, in quanto, pur riguardando il traffico delle merci (a diretto vantaggio dei passeggeri vanno infatti solo gli interventi in ambito infomobilità), il PO incrementa la

generale qualità dei servizi infrastrutturali e di trasporto, creando benefici indiretti a tutti i cittadini e ai fruitori delle infrastrutture.

Nel pieno rispetto del Regolamento 1315/2013, il Programma contribuisce anche al potenziamento della rete *Core* sui nodi del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, l'unico dei quattro Corridoi che attraversano l'Italia ad interessare le regioni meno sviluppate. Secondo i dettami del suddetto Regolamento (artt. 38-46), l'Italia s'impegna quindi a eliminare le strozzature, ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei modi di trasporto, realizzare i collegamenti mancanti e garantire il rispetto dei requisiti tecnici e di *governance* concernenti le infrastrutture della rete centrale.

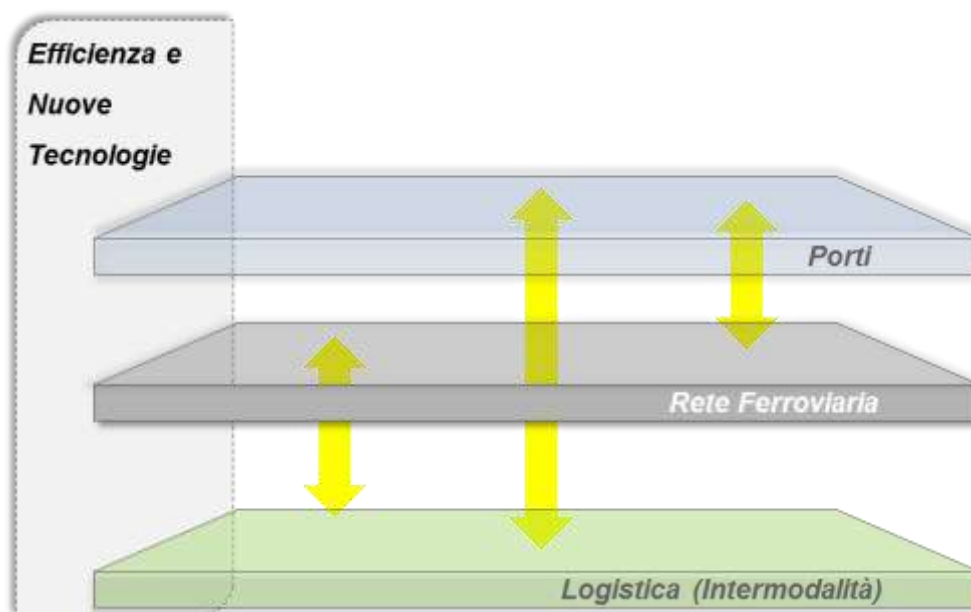
Si è rimarcato in precedenza come il tessuto produttivo meridionale sia poco competitivo sui mercati internazionali anche a causa di elevati costi di trasporto, in parte dovuti ad una scarsa efficienza sistemica. Una strategia che si ponga l'obiettivo di mettere un argine significativo alla questione deve agire su due fronti complementari: *migliorare l'efficienza delle "porte d'accesso" dei sistemi territoriali* (ovvero, porti e aeroporti) e contemporaneamente *ridurre i costi di trasporto nell'entroterra* (sia di "ultimo miglio", che di media distanza).

L'analisi di contesto ha messo in luce alcune problematiche di particolare importanza per la definizione di una strategia complessiva:

- a) la necessità di un rafforzamento della rete ferroviaria meridionale, in modo da renderla più efficiente ed avvicinarla agli standard nazionali ed europei;
- b) la necessità di un riequilibrio modale per il trasporto delle merci;
- c) la forte incidenza di costi esterni nella forma di inquinamento di varia natura e di elevati tassi di incidentalità;
- d) la necessità di rendere più efficienti e competitive le procedure doganali.

I punti di criticità esposti sopra trovano generica conferma nell'Accordo di Partenariato, in cui la soluzione ad un forte sbilanciamento modale, a bassi livelli di sicurezza (soprattutto stradale) ed alla pervasività delle esternalità ambientali è definita in termini di incentivazione dell'intermodalità e del modo ferroviario attraverso interventi che mettano in rete infrastrutture puntuali idonee alla rottura del carico ed azioni volte ad espandere la rete ferroviaria delle regioni meno sviluppate, mettendo in connessione centri urbani di particolare rilievo economico.

Figura 4 - Strategia del Programma



La strategia proposta in questa sede si pone, dunque, l'obiettivo di **migliorare la mobilità delle merci e delle persone nelle regioni meno sviluppate** attraverso:

- a) l'estensione della **rete ferroviaria** meridionale, mediante connessioni sulla direttrice Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania, in modo da rendere temporalmente più vicine alcune delle più grandi e più importanti aree metropolitane del Mezzogiorno e nel contempo rompere l'isolamento di importanti aree interne;
- b) azioni a favore dell'**intermodalità** per le merci attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni snodi e la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio;
- c) lo sviluppo della **portualità** attraverso l'efficientamento delle esistenti infrastrutture portuali dei principali nodi meridionali, con particolare riferimento all'accessibilità via mare e via terra;
- d) interventi volti ad incrementare l'**efficienza del sistema infrastrutturale**, favorendo l'adozione di nuove tecnologie in tema di ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti) per la gestione della domanda di traffico stradale, SESAR per il trasporto aereo e l'introduzione dello sportello unico doganale volto a ridurre i tempi e l'incertezza per i flussi di merci.

La strategia, dunque, dovrà essere improntata all'ottimizzazione dei flussi ed alla creazione di un sistema macroregionale connesso al suo interno e collegato ai più importanti corridoi TEN-T, migliorando la performance ambientale del sistema.

Di conseguenza, la strategia del PO sarà declinata nei seguenti due assi prioritari che ricalcano le Priorità di Investimento individuate nell'Accordo di Partenariato.

1. Favorire la creazione di uno **spazio unico europeo dei trasporti multimodale** con investimenti nella TEN-T (Rif: Priorità d'Investimento 7.a);
2. Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei **nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T**, compresi i nodi multimodali (Rif: Priorità d'Investimento 7.b);
3. Sviluppare e 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 (Rif: Priorità d'investimento 7.c).

A questi due Assi, relativi all'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", si affianca un ultimo Asse ("Assistenza Tecnica") dedicato ad azioni di supporto al **funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali**.

➤ **Sviluppo regionale e Aree logistiche integrate**

In un contesto atomizzato e caratterizzato da una pluralità di attori e di diversi livelli di gestione amministrativa e di produzione normativa, spesso con confini non del tutto delineati, il rischio di criticità legate ad una gestione inefficiente delle risorse ed ad una non chiara identificazione delle priorità di investimento, nonché alla mancata integrazione tra i vari ambiti di policy, è molto elevato, come si è potuto riscontrare nei precedenti cicli di programmazione, con eccezioni legate alla scelta di costituzione di meccanismi gestionali innovativi, multimodali e partenariali.

Pertanto, al fine di garantire una *governance* completa e strutturata, la strategia del Programma sarà implementata anche attraverso il ricorso a **cinque "Aree logistiche integrate" (ALI)**, da intendersi come punti nevralgici di snodo di un tessuto strategico-relazionale più ampio, che sia sede di decisioni e di policy making, con lo scopo di evitare gap, sovrapposizioni e di snellire i procedimenti programmatici ed attuativi degli interventi.

A partire da alcuni ambiti territoriali in cui nel precedente periodo di programmazione è stata condivisa e avviata una logica unitaria di intervento, vengono di seguito selezionate cinque Aree logistiche integrate, di interesse nazionale ed europeo e direttamente collegate allo sviluppo della

rete centrale TEN-T, che includono, secondo quanto stabilito dall'Accordo di Partenariato e dal Position Paper della CE per l'Italia, un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche ad essa correlate, nonché le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto:

1. Quadrante sud orientale della Sicilia
2. Polo logistico di Gioia Tauro
3. Sistema pugliese
4. Logistica campana
5. Quadrante occidentale Sicilia

La loro selezione si pone in continuità con le scelte operative della precedente programmazione e in coerenza con la riorganizzazione del settore portuale e logistico promossa dal **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)**, in corso di approvazione. Il PSNPL, infatti, introduce un modello di *governance* basato su dei Sistemi Portuali multiscalo (Autorità di Sistema Portuale - AdSP), ricompresi, per le sole Regioni meno sviluppate, all'interno delle 5 Aree Logistiche Integrate sopra elencate.¹⁶

Il ruolo di soggetto promotore di progettualità è riconosciuto alle Autorità Portuali esistenti, garantendo così l'avvio - in ciascuna ALI individuata dal Programma – delle operazioni.

Al fine di operare, in una logica di sistema, all'integrazione delle infrastrutture e alla loro interoperabilità, in seguito all'approvazione dei dispositivi attuativi del PSNPL, tale ruolo sarà riconosciuto a ciascuna Autorità di Sistema Portuale per la candidatura di un piano integrato di interventi per l'ALI di riferimento, da finanziarsi sull'Asse II, il cui meccanismo di *governance* sarà declinato attraverso Accordi di Programma Quadro rafforzato o Accordi di Rete.

¹⁶ La Legge 11 novembre 2014, n. 164, art. 26 comma 1 dispone la redazione di un piano nazionale di settore a cui è demandata la formulazione di un indirizzo strategico unitario e l'individuazione degli interventi prioritari per il rilancio della competitività del sistema logistico e dei porti italiani, "anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità portuali esistenti". Il PSNPL sarà approvato dal Consiglio dei Ministri in giugno 2015 e poi inviato solo in visione alle Camere. I provvedimenti attuativi che garantiranno la messa in campo della nuova *governance* saranno adottati, in parte, già all'interno del decreto di riforma della Pubblica Amministrazione.

Le disposizioni contenute nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica saranno rese pienamente operative nello stesso orizzonte temporale previsto per il soddisfacimento della condizionalità ex ante per l'Obiettivo Tematico 7.

Le aree logistiche selezionate sono di seguito descritte, fornendo maggiori elementi di accuratezza per quelle già avviate nella programmazione 2007-2013.

1) Quadrante sud orientale della Sicilia

La Sicilia, per posizione geografica, è da tempo ritenuta essere una piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo. Nel quadrante orientale, nel 2013, il porto di Catania ha movimentato 5,8 milioni di tonnellate di merci e circa 30 mila TEU, mentre quello di Augusta ha lavorato 26,9 milioni di tonnellate di merci e circa 200 TEU. La quota Ro-Ro di Catania è nettamente preponderante, mentre Augusta si specializza nelle rinfuse liquide. Nella medesima area, il porto di Messina movimenta circa 27 milioni di tonnellate di merci, soprattutto rinfuse liquide.

Nell'ambito della programmazione 2007-2013 è stato firmato un Protocollo d'intesa relativamente al Quadrante sud orientale della Sicilia che ha gettato le basi per una pianificazione strategica degli interventi siciliani. Tali interventi sono inseriti nell'ambito delle linee di indirizzo delle politiche regionali in materia di mobilità e trasporti finalizzate all'implementazione dello sviluppo socio-economico del territorio sud orientale della Regione Siciliana. Il Protocollo (che al momento vede coinvolti: AP Augusta, AP Catania, Interporto di Catania) è suscettibile di ulteriore allargamento ad altri soggetti (AP di Messina, RFI per esempio), sempre nell'ottica di una *governance* integrata del sistema infrastrutturale dei porti ma anche del sistema dei servizi al fine di utilizzare i diversi punti di forza per risolvere in modo sinergico i punti di debolezza di ognuno.

Nell'ambito della strategia di sviluppo devono collocarsi interventi sui porti di Augusta, Messina, sull'interporto di Catania, nonché sul porto di Catania che pur non essendo compreso né nella rete *Core* (centrale) né in quella *Comprehensive* (globale) rientra a pieno titolo in un discorso di area logistica integrata.

A complemento di tali interventi, sarà necessario potenziare la tratta ferroviaria Catania-Siracusa, appartenente al corridoio Scandinavo-Mediterraneo, e garantire più elevati livelli di efficienza per l'interporto di Catania.

2) Polo logistico di Gioia Tauro

Nell'ambito dello sviluppo dell'area logistica di Gioia Tauro particolare importanza riveste l'esperienza portata avanti con la sottoscrizione nel 2010 dell'APQ "Polo Logistico intermodale di Gioia Tauro", che ha coinvolto il MISE, il MIT, la Regione Calabria, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e la Rete Ferroviaria Italiana, con il duplice obiettivo di incrementare i traffici portuali e promuovere il processo di diversione modale verso il sistema ferroviario.

Si è scritto in precedenza come il Porto di Gioia Tauro abbia perso il 27% di traffici, così che interventi che vadano a favorire l'accessibilità del nodo ed a migliorarne l'operatività delle banchine sono fondamentali per un recupero nel medio periodo. In tale contesto, anche il completamento delle reti ferroviarie sulla tratta Metaponto-Sibari-Paola e appartenenti alla linea ferroviaria tirrenica Salerno/Battipaglia-Reggio Calabria.

3) Sistema pugliese

La collocazione della Puglia nell'ambito della rete infrastrutturale italiana di grande comunicazione mostra ancora la sua perifericità rispetto ai flussi di traffico nazionali e internazionali e, al suo interno, la marginalità di alcune aree. Nell'area, il porto di Brindisi movimentava circa 10 milioni di tonnellate (prevalentemente rinfuse), quello di Bari circa 4,5, di cui circa la metà con sistema Ro-Ro, il porto di Taranto, oltre al *transhipment*, movimentava oltre 47 milioni di merci, con assenza di Ro-Ro. L'Interporto regionale della Puglia, situato in posizione baricentrica rispetto ai nodi portuali, è dotato di 77.400 mq coperti da magazzini. Di questi, 57.400 mq coperti da magazzini per il secco (con un'altezza maggiore di 10 m), 9.000 mq coperti da magazzini a temperatura controllata (per un totale di 94.500 m³) e 11.000 m coperti da magazzini per merci surgelate (115.500 m³).

Lo schema della rete infrastrutturale è stato solo parzialmente realizzato in forma coerente con quel disegno che, in un'ipotesi di sviluppo per poli e direttrici, prefigurava la creazione di un sistema della Puglia centrale e meridionale integrato con le aree più forti del bacino del Mediterraneo, lasciando di fatto la Puglia meridionale, e il Salento in particolare, pressoché isolati rispetto ai grandi flussi con il Nord, ma anche con la Calabria e la Sicilia.

Il triangolo di porti specializzati Bari-Brindisi-Taranto, dovrebbe costituire elemento rilevante di connessione fra Italia peninsulare e bacino del Mediterraneo.

Tale squilibrio è aggravato dalla carenza di forme d'integrazione dei modi di trasporto, che rappresenta uno degli ostacoli al commercio, all'efficienza dei servizi e compromette la rapidità degli scambi.

In tal senso la plurimodalità dovrà essere la caratteristica connotante questa area, sia in termini di infrastrutture per il trasporto di persone e di merci, sia in termini di sistema di rete.

La diagnosi territoriale delinea l'emergere di sinergie e complementarietà tra i tre poli che costituiscono il territorio-snod: se Bari si caratterizza per una più decisa vocazione all'attrazione di flussi di persone e di risorse di carattere immateriale, Brindisi emerge come polo di smistamento commerciale rispetto alla direttrice balcanica e come porta di accesso al sistema salentino, mentre Taranto trova la sua più forte caratterizzazione nel configurarsi come nodo logistico di rilievo internazionale. L'efficace sviluppo delle interdipendenze e delle sinergie tra le diverse complementarietà emergenti rappresenta, unitamente alla realizzazione degli interventi necessari a valorizzare le singole potenzialità segnalate, la condizione affinché tale area possa sfruttare appieno il patrimonio di risorse di cui è depositario.

Alla luce del quadro strategico delineato in fase diagnostica l'individuazione di possibili priorità d'azione relative a tale territorio non può che partire dalla definizione di un sistema integrato dei tre porti e dell'Interporto di Bari, valorizzando le specializzazioni che già oggi sembrano emergere con sufficiente evidenza.

In particolar modo, si dovrà proseguire nella direzione intrapresa nell'ambito delle programmazioni precedenti, ossia potenziando i collegamenti di "ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all'Interporto Regionale della Puglia.

4) Area logistica campana

Le maggiori criticità riscontrabili nel tessuto infrastrutturale e logistico campano riguardano una infrastrutturazione stradale e ferroviaria povera ed una scarsa integrazione tra i diversi tipi di infrastrutture e di trasporto.

Su tale *status quo* si potrebbe intervenire attraverso la costituzione di un'area logistica integrata per la Campania, che sia imperniata sul sistema portuale binario "Napoli-Salerno" e sulle aree intermodali di Nola e Marcianise, creando una struttura di quadrilatero che possa cooperare verso un circolo virtuoso interno alla Regione, ma anche verso le connessioni esterne con regioni confinanti e collegamenti marittimi. In tal senso, nell'ambito di questa ALI, il PON si concentrerà

sullo sviluppo delle connessioni tra i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise) e la Rete TEN-T.

Nello specifico, andando a osservare gli interventi ricadenti in territorio campano realizzati nel corso delle precedenti programmazioni emerge l'attuazione di un considerevole numero di interventi gravitanti sull'area di Napoli, in particolare riguardanti i settori ferroviario e portuale, interventi che però scontano una sorta di "isolamento", e che non essendo stati messi in rete non hanno permesso l'attivazione di processi di sviluppo del settore più solidi e più diffusi.

È necessario prevedere un aumento dei traffici commerciali marittimi internazionali verso il Mezzogiorno in modo da poter rafforzare l'utilizzo dei porti di Napoli e Salerno intendendo il trasporto via mare una valida alternativa alla decongestione delle aree urbane.

È inoltre necessario mettere a sistema i diversi distretti industriali della zona con i nodi logistici esistenti: Interporti di Nola, Marcianise-Maddaloni e Battipaglia e porti e aeroporti di Napoli e Salerno attraverso raccordi ferroviari e/o terminal intermodali.

5) Quadrante Sicilia occidentale

L'area denominata Sicilia occidentale rappresenta ad oggi il punto di arrivo, e quindi di snodo e di distribuzione dei flussi, del Corridoio I e costituisce uno dei nodi per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale. Essa è caratterizzata dai territori urbani di Palermo e Termini Imerese, i quali si offrono come un sistema metropolitano bipolare e come importanti terminali delle autostrade del mare.

L'area è fortemente caratterizzata dalla presenza di rilevanti nodi logistici destinati alla movimentazione di merci e persone: aeroporto e porto di Palermo, porto e futuro interporto di Termini Imerese.

Lo scalo portuale palermitano costituisce il principale punto di accesso della Sicilia per il commercio di cereali, le attività di bunkeraggio¹⁷ e di cantieristica navale. Le principali limitazioni di sviluppo derivano dalla sua natura di "porto storico", completamente inglobato nella struttura urbana del capoluogo siciliano. Ciò determina la disponibilità di spazi molto limitati per la

¹⁷ Si tratta del rifornimento di combustibile per la propulsione delle navi.

movimentazione delle merci e una crescente condizione di congestione delle vie terrestri che collegano il terminal all'interno dell'isola. A ciò occorre aggiungere le limitazioni naturali con fondali insufficienti ad accogliere navi di grandi dimensioni.

L'estensione della circoscrizione dell'Autorità Portuale di Palermo allo scalo di Termini Imerese, anch'esso inserito nella rete *Core*, sta consentendo una nuova valutazione sinergica del sistema portuale della provincia palermitana e la possibilità di smistare adeguatamente i vari tipi di traffico. La grande potenzialità di sviluppo dello scalo termitano, dovuta soprattutto agli ampi spazi esistenti, riguarda anche il settore delle merci convenzionali e dei contenitori quale piattaforma logistica della parte occidentale della Sicilia. Il sistema portuale di Palermo-Termini Imerese movimentava circa 6 milioni di tonnellate di merce, prevalentemente con navi Ro-Ro, e circa 28.000 TEU.

Il progetto dell'Interporto di Termine Imerese (PA), del quale a ottobre del 2014 è stato pubblicato l'avviso di aggiudicazione definitiva per l'affidamento della concessione di costruzione e gestione¹⁸, prevede la sua localizzazione nel comune omonimo, nel golfo tra Cefalù e Capo Mongerbino, in una fascia di territorio compresa tra il porto ed il fiume Imera, entro i confini dell'Area di Sviluppo Industriale (ASI) di Palermo. Secondo lo studio di prefattibilità, l'interporto comprende tre aree funzionali: intermodale, logistica e servizi.

Dal punto di vista infrastrutturale gli assi portanti dell'area logistica sono costituiti dall'autostrada A19 e dalla linea ferroviaria elettrificata Palermo-Messina, ancora in parte a binario singolo nelle tratte Fiumetorto-Castelbuono e Castelbuono-Patti, sebbene in corso di raddoppio, anche attraverso il finanziamento del PON Reti e mobilità 2007-2013.¹⁹

Sulla falsariga di quanto realizzato nell'ambito del Protocollo sud orientale della Sicilia si reputa necessario impiantare un'equivalente operazione di *governance* anche nell'ambito della Sicilia occidentale, ovvero pianificando e gerarchizzando una serie di interventi sul sistema portuale di Palermo-Termini Imerese e sull'Interporto di Termini Imerese, entrambi appartenenti alla rete *Core*, nonché sulla rete ferroviaria di collegamento.

¹⁸ GU/S 2014/S 186 -327181 del 27/09/2014 e GURI 5 a serie speciale n. 114 del 06/10/2014.

¹⁹ Il PON Reti e Mobilità 2007-2013 ha finanziato il raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrello, che non è stato completato entro il periodo di eleggibilità della spesa.

Il monitoraggio della rete ferroviaria e connessioni con l'intera rete di trasporto nazionale

Un'attività complementare per il raggiungimento degli obiettivi del Programma sarà un parallelo e periodico monitoraggio delle prestazioni e dei servizi offerti dai Beneficiari.

In particolare, saranno monitorate:

1. Le prestazioni sulla rete in termini di capacità massima ed effettiva (passeggeri e merci), velocità commerciale massima ed effettiva, la lunghezza massima dei treni merci, carico per asse, il profilo di carico per il trasporto merci, ecc., al fine di garantire gli standard previsti per il trasporto sul corridoio TEN-T ed identificare le tratte che maggiormente necessitano di interventi di adeguamento.
2. Le connessioni con le piattaforme logistiche presenti sul territorio, con i porti e scali aeroportuali italiani al fine di identificare quali siano i *bottlenecks* e favorire una maggiore sinergia tra operatori per una maggiore fluidità dei flussi merci da altre modalità di trasporto al vettore ferroviario riducendo i tempi e costi in corrispondenza delle cosiddette "rotture di carico".

In tal modo, sarà verificata l'offerta di trasporto ferroviaria che, sovrapposta alla domanda, aiuterà il programma ad individuare in maniera più accurata gli squilibri più rilevanti che frenano un corretto e fluido trasporto di merci e passeggeri.

Per quanto concerne le caratteristiche delle infrastrutture di trasporto:

- Le piattaforme logistiche risultano collegate alle infrastrutture portuali attraverso la rete ferroviaria, tuttavia la forte concorrenza del vettore stradale, in termini di tempi e costi di trasporto, non appare del tutto superata.
- Sono in fase di realizzazione i collegamenti ferroviari con i porti di Taranto e Gioia Tauro; per la sua natura di porto completamente inglobato nella struttura urbana, il collegamento del Porto di Bari, allo stato attuale, non risulta fattibile per motivazioni di carattere tecnico; mentre, seppur attivo, il collegamento con il Porto di Napoli non sembra essere caratterizzato da elevati standard qualitativi e quantitativi.
- Solo i principali aeroporti delle aree urbane maggiormente popolate risultano collegate alla rete ferroviaria.

Tuttavia, sono necessari sforzi per l'attivazione e promozione di sinergie che stimolino la domanda di trasporto ad utilizzare tali connessioni intermodali. A tal fine, il MIT intende redigere ed approvare entro la fine del corrente anno 2015, secondo il disposto del Decreto Legislativo n. 228/2011, il Documento di Programmazione Pluriennale (DPP). Il DPP, in quanto documento programmatico plurisettoriale e plurimodale, punterà a razionalizzare gli atti strategici e di indirizzo vigenti, avviandoli verso le più opportune e disponibili fonti di finanziamento, in armonia con una logica di addizionalità, valorizzazione e complementarità, evitando sprechi e duplicazioni.

Inoltre, con specifico riferimento al monitoraggio e al coordinamento a livello nazionale delle opere che interessano il corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete centrale TEN-T, il PON Infrastrutture e Reti attiverà un proficuo scambio di informazioni e un costante confronto con i rappresentanti istituzionali coinvolti nella gestione dei Fondi ESI e CEF, attraverso un costituendo Tavolo dedicato. Tale attività potrà essere agevolmente svolta all'interno della stessa Direzione Generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) in cui è incardinata l'Autorità di Gestione del PON, responsabile allo stesso tempo della gestione dei Fondi ESI e CEF.

1.2 Motivazione della scelta degli obiettivi tematici e delle corrispondenti priorità d'investimento con riguardo all'accordo di partenariato, sulla base dell'identificazione delle esigenze regionali e, se del caso, nazionali, comprese le esigenze relative alle sfide identificate nelle raccomandazioni pertinenti specifiche per ciascun paese adottate a norma dell'articolo 121, paragrafo 2, TFUE e delle raccomandazioni pertinenti del consiglio adottate a norma dell'articolo 148, paragrafo 4, TFUE, tenendo conto della valutazione ex ante

Tabella 4 - Motivazione della scelta degli obiettivi tematici e delle priorità

Obiettivo Tematico selezionato	Priorità d'investimento selezionata	Motivazione alla base della selezione
OT 7 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	7.a) Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	- Necessità di creare uno spazio unico europeo dei trasporti che vada ad integrarsi con la generale rete TEN-T - Il Mezzogiorno presenta bassi livelli di connettività ferroviaria al suo interno, in termini sia di estensione della rete che di velocità commerciale - La competitività del trasporto ferroviario delle merci si presenta come ancora troppo bassa e necessità di interventi di riequilibrio - I servizi di trasporto ferroviari presentano bassi livelli di qualità percepita, a causa di scarsa accessibilità e carenza di servizi - Lo squilibrio modale implica una forte presenza di esternalità negative che necessitano di una riduzione - Gli standard ferroviari necessitano di un upgrade dei sistemi di sicurezza - Per il trasporto aereo è prevista una crescita esponenziale nei prossimi anni, così che si rende necessario un efficientamento della capacità aeroportuale di gestione dello spazio aereo.

Obiettivo Tematico selezionato	Priorità d'investimento selezionata	Motivazione alla base della selezione
OT 7 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	7.b) Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali	- Necessità di un rafforzamento della mobilità collettiva sostenibile (in termini di infrastrutture e qualità del servizio) - Scarsa fluidificazione del traffico in generale e delle congestioni nodali in particolare - Esigenza di favorire l'unitarietà del sistema trasportistico, in una logica di riduzione delle emissioni e della congestione
OT 7 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	7.c) Sviluppare e 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	- Necessità di individuare la specializzazione funzionale dei porti della rete centrale del Mezzogiorno e le rispettive necessità di investimento - Le procedure doganali sono particolarmente gravose ed incerte e peggiorano la performance competitiva del sistema infrastrutturale - Inadeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale - La domanda di trasporto è attualmente auto-organizzata, così che evidenti strozzature sono presenti nel sistema italiano - Il sistema italiano presenta un'elevata presenza di esternalità negative - La scarsa interconnettività dei nodi rende meno competitivo il trasporto intermodale- Scarsa interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo

1.3 Motivazione della dotazione finanziaria

Il PO contribuisce alla strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, garantendo una maggiore concentrazione del sostegno del FESR sulle priorità dell'Unione. Nell'ambito dell'OT 7, il Programma, la cui dotazione finanziaria FESR, pari a 1.382,80 milioni di euro, deriva dall'Accordo di Partenariato, applicherà sia il principio di **concentrazione** in fase di selezione delle azioni da finanziare sia quello di **proporzionalità** in funzione del contenuto infrastrutturale/tecnologico delle priorità di investimento.

Nell'Accordo di Partenariato, l'allocazione della dotazione finanziaria del Programma deriva dal principio secondo il quale il livello territoriale nel quale si collocano gli interventi rappresenta un elemento chiave della strategia che informa l'Obiettivo Tematico 7. Gli interventi saranno attuati alla scala territoriale più opportuna, cogliendo pienamente i benefici del principio di sussidiarietà ma con un forte presidio centrale necessario per garantire la coerenza complessiva delle azioni rispetto ai risultati attesi. Pertanto, la programmazione degli interventi sulla rete e sui nodi di trasporto centrale, sugli archi ferroviari della rete globale di adduzione alla rete centrale e quelli sui collegamenti di "ultimo miglio" di porti, interporti ed aeroporti fanno parte dell'impianto strategico del Programma, mentre la rete e i nodi di rango regionale e locale, i trasporti urbani e periurbani ed il trasporto pubblico locale saranno incardinati in programmi di livello regionale.

In relazione alla ripartizione di risorse tra Assi prioritari e Risultati Attesi la stessa tiene conto:

- delle indicazioni ricevute nel corso del confronto istituzionale e partenariale con le Amministrazioni Centrali (DPS, MATTM), le Amministrazioni Regionali (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), le associazioni di settore e le parti sociali (ANCE, Unioncamere, Confindustria, Assoporti);
- dei fabbisogni infrastrutturali e tecnologici emersi nell'ambito dell'analisi di contesto;
- delle indicazioni di intervento delineate a livello europeo e nazionale;
- della natura stessa dei progetti e dei relativi fabbisogni finanziari.

Pertanto, il sostegno del Programma si concentra su:

- il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza, contribuendo in tal modo alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, con interventi sulla rete centrale (*Core*) e sulla rete globale (*Comprehensive*) di adduzione ai corridoi centrali, in sinergia con il "*Connecting Europe Facility*" (CEF);
- il potenziamento ferroviario, l'integrazione modale ed il miglioramento dei collegamenti multimodali;
- l'aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale;
- la concentrazione del sostegno in cinque Aree logistiche integrate, localizzate nelle piattaforme territoriali in grado di offrire servizi integrati a supporto della multimodalità (Quadrante su orientale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema Pugliese, Logistica Campana, Quadrante occidentale Sicilia).

Il coordinamento degli investimenti FESR con quelli del meccanismo per collegare l'Europa (CEF) sarà garantito dal Documento di Programmazione Pluriennale e operativamente attuato dall'Amministrazione responsabile di entrambe i meccanismi (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e segnatamente la Direzione Generale per la Programmazione, lo sviluppo del territorio ed i Programmi Internazionali). La Direzione responsabile della gestione del CEF, prima di procedere a candidare ufficialmente un progetto, si coordinerà internamente con l'Autorità di Gestione del PON, coinvolgendo anche i responsabili dell'individuazione delle priorità strategiche nazionali, in un momento di concreta condivisione, al fine di garantire l'appropriata individuazione delle fonti di finanziamento, tra FESR e CEF, per ciascun intervento candidato.

Inoltre il PON Infrastrutture e Reti, attraverso il Comitato di Sorveglianza (CdS), si doterà di precisi ed adeguati criteri di selezione degli interventi che consentiranno di evitare la sovrapposizione tra le due fonti di finanziamento.

Infine, nell'ambito del sistema di gestione e controllo del Programma, verrà creata una base dati unica sullo stato di attuazione di quelle opere per le quali si prevede l'utilizzo sia delle risorse del PON Infrastrutture e Reti che del CEF. Il database sarà aggiornato su base bimestrale e consultabile sul sito web del Programma.

Tabella 5 - Panoramica della strategia d'investimento del programma operativo

Asse prioritario	Fondo	Sostegno dell'Unione	Proporzione del sostegno totale dell'Unione al programma operativo	Obiettivo tematico	Priorità d'investimento	Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento	Indicatori di risultato comuni e specifici per programma per i quali è stato stabilito un obiettivo
I	FESR	821.217.132,35	59,39%	OT 7 – Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature delle principali infrastrutture di rete	7.a Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (RA 7.1) Ottimizzazione del traffico aereo (RA 7.5)	
II	FESR	513.182.867,65	37,11%	OT 7 – Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature delle principali infrastrutture di rete	7.c Sviluppare e 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	Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2) Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (RA 7.3)	
III	FESR	48.400.000,00	3,50%	OT 7 – Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature delle principali infrastrutture di rete	N.A.	N.A.	

2) Sezione 2 - Assi prioritari

2.1 Asse prioritario I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T

<i>ID dell'asse prioritario</i>	I
<i>Titolo dell'asse prioritario</i>	Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T
<i>L'intero asse prioritario sarà attuato unicamente tramite strumenti finanziari</i>	NO
<i>L'intero asse prioritario sarà attuato unicamente tramite strumenti finanziari stabiliti a livello dell'Unione</i>	NO
<i>L'intero asse prioritario sarà attuato tramite sviluppo locale di tipo partecipativo</i>	NO

2.1.1 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni, di un obiettivo tematico o di un Fondo

[Non applicabile]

2.1.2 Priorità d'investimento

<i>Priorità d'investimento</i>	Nell'ambito dell'Obiettivo Tematico 7, il FESR sostiene, quale priorità di investimento, la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T, contribuendo in tal modo alle finalità della politica europea relativa alla rete transeuropea dei trasporti che tende a realizzare infrastrutture di trasporto ed interconnessioni necessarie per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione. Il PO Infrastrutture e Reti intende orientare i fondi europei al sostegno della realizzazione di progetti infrastrutturali fondamentali per l'Europa, concentrando, in sinergia con il "Meccanismo per collegare l'Europa", le risorse sulla rete centrale ("Core") d'interesse per le Regioni meno sviluppate, attraversate dal Corridoio "scandinavo-mediterraneo" (uno dei nove Corridoi della rete centrale) nonché sulla rete globale ("Comprehensive") di adduzione ai Corridoi centrali. Il Corridoio "Helsinki-La Valletta" costituirà, nell'ambito del nuovo sistema dei Corridoi TEN-T, una delle principali arterie dei trasporti del mercato unico europeo e gli investimenti ad esso dedicati permetteranno di eliminare le strozzature esistenti nella rete ferroviaria e ammodernarne la dotazione infrastrutturale e tecnologica. Il Programma contribuirà, inoltre, al finanziamento di progetti orizzontali a contenuto
--------------------------------	---

	tecnologico, finalizzati alla realizzazione di un sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) ed aereo (SESAR) .
--	--

2.1.3 Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione

Fondo	FESR
Categoria di regioni	Regioni meno sviluppate
Base di calcolo (spesa ammissibile totale o spesa ammissibile pubblica)	<i>Pubblica</i>
Categoria di regioni per le regioni ultraperiferiche e le regioni nordiche scarsamente popolate (se applicabile)	NA

2.1.4 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi

ID	1.1
Obiettivo specifico	Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (Cfr. R.A. 7.1)
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	L'offerta di trasporto ferroviario e il livello di servizio in termini di standard di qualità, sicurezza e tempi di percorrenza richiedono interventi sia infrastrutturali sia tecnologici volti anche all'estensione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli (ex Corridoio I), che nel corso degli ultimi periodi di programmazione ha rappresentato un'esperienza di successo del sostegno della politica di coesione in Italia. È in tale contesto che il PO interviene, contribuendo allo sviluppo e alla modernizzazione delle direttrici prioritarie che attraversano l'Italia (Napoli-Bari, Salerno/Battipaglia-Reggio Calabria e Messina-Catania-Augusta/Palermo), sezioni del Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" che si candidano a finanziamento sia del PO Infrastrutture e Reti sia del "Meccanismo per collegare l'Europa" (CEF) nel periodo di programmazione 2014-2020. In considerazione della configurazione e dell'attuale connessione tra i due nodi di Napoli e di Bari, crocevia del sistema ferroviario nazionale passeggeri e merci, in cui confluiscono sia le numerose linee essenzialmente dedicate al servizio regionale e metropolitano, sia gli itinerari merci della direttrice tirrenica, da un lato, e della direttrice adriatica e della trasversale Gioia Tauro – Taranto – Bari, dall'altro, ed in risposta alle principali criticità di una articolata rete ferroviaria che in taluni casi si innesta su aree ad elevata urbanizzazione, i principali effetti che si intende perseguire intervenendo a potenziare la Napoli-Bari sono: • il miglioramento della competitività del trasporto merci su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di

	percorrenza; • il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione progressiva e prospettiva dei tempi di percorrenza ed con l'aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria; • l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico; • la rottura dell'isolamento di vaste aree interne. Con riferimento alla rete ferroviaria siciliana parte del Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" (diretrice Messina-Catania-Augusta/Palermo), il Programma nazionale 2014-2020, dopo essere intervenuto nelle precedenti programmazioni sull'itinerario Messina-Palermo (ex Corridoio I), intende concentrare il proprio sostegno per adeguare il nuovo tracciato del Corridoio TEN-T (nella sezione Catania-Palermo) allo scopo di: • migliorare la competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali, comparabili con il trasporto su gomma, ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza (che sarà progressivo in relazione alle successive attivazioni delle sub-tratte); • aumentare l'offerta dei servizi ferroviari; • migliorare gli standard di sicurezza e la regolarità della circolazione. Il completamento delle infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi appartenenti sia alla rete centrale europea sia alle reti di adduzione alla rete centrale, nonché l'estensione del sistema di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), nel corso del periodo di programmazione 2014-2020 consentiranno, tra gli altri, di conseguire i risultati in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e miglioramento degli standard di sicurezza e affidabilità delle infrastrutture, con interventi di potenziamento, raddoppio e velocizzazione che interesseranno la rete ferroviaria portante a servizio dei flussi di traffico passeggeri e merci delle Regioni meno sviluppate.
--	--

ID	1.2
Obiettivo specifico	Ottimizzazione del traffico aereo (Cfr. RA 7.5)
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	Tra gli obiettivi principali cui la Commissione europea mira, vi è quello di implementare il sistema di gestione del traffico aereo del Cielo Unico Europeo (SESAR) attraverso l'incremento dei servizi ATM in Europa superando i problemi di efficienza di tale sistema di controllo, anche in vista dei crescenti maggiori volumi di traffico connessi all'allargamento dell'UE e del conseguente allargamento del mercato europeo. Lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie legate ai sistemi ATM consentirebbe infatti di superare le criticità legate al mantenimento dei livelli di sicurezza, di efficienza delle operazioni di volo e di controllo delle emissioni. Il PON ha in tal senso individuato, come progetto principale di implementazione e di

	sviluppo del SESAR, il Programma 4-Flight, attraverso il quale ENAV, in qualità di gestore del traffico aereo in Italia, intende contribuire alla definizione ed allo sviluppo di una piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo, che sia conforme ai requisiti europei. Attraverso lo sviluppo di tale sistema, sarà possibile offrire un servizio caratterizzato da standardizzazione e interoperabilità, che consenta di superare le criticità legate alla frammentazione dello spazio aereo, contribuendo al raggiungimento dell'obiettivo generale dell'Asse I, ovvero la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti. Tra i principali risultati che si otterranno con lo sviluppo del sistema 4-Flight, vi è la capacità di aumentare l'efficienza in rotta e in aeroporto, attraverso il contenimento del ritardo medio di volo. A riguardo si specifica che, essendo il ritardo rilevato a causa del soggetto gestore ENAV pari a 0 (minuti di ritardo pari a 0 nel 2012 riconducibili a ENAV), l'obiettivo di risultato fissato al 2023 è quello di mantenere l'indicatore con valore 0, a fronte dei previsti crescenti volumi di traffico connessi all'allargamento dell'UE e al conseguente allargamento del mercato europeo. Oltre al contenimento del ritardo, i risultati consistono nella riduzione dell'impatto ambientale, sia in termini di diminuzione dell'inquinamento acustico, che in termini di riduzione di CO2 attraverso la riduzione della lunghezza delle rotte aeree. La prima fase di implementazione del progetto consiste nello sviluppo del sistema ATM di nuova generazione presso i quattro Centri di Controllo italiani (ACC). Per quanto riguarda lo spazio aereo italiano, governato dai quattro ACC gestiti dall'ENAV, quest'ultima ha individuato l'ACC di Brindisi, nei pressi dell'Aeroporto di Brindisi-Casale (unico ACC situato nelle regioni meno sviluppate), come sito pilota in cui installare il sistema. In tale prima fase di sviluppo il progetto 4-Flight provvederà ad installare la nuova piattaforma di validazione nazionale, in cui ogni prodotto ATM sarà validato operativamente successivamente avverrà la sostituzione dell'attuale sistema in esercizio con istanze 4-Flight validate. Ulteriori possibili sviluppi, attualmente ricompresi nei più ampi obiettivi del SESAR, di definizione dei requisiti necessari alla trasformazione del sistema di gestione del traffico, saranno altresì sviluppati, al fine di realizzare gli obiettivi di efficientamento, sia sotto gli aspetti tecnologici che sotto quelli di processo.
--	---

Tabella 6 - Indicatori di risultato per programma, ripartiti per obiettivo specifico

ID	Indicatore	Unità di misura	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo	Fonte di dati	Periodicità informativa
Obiettivo Specifico 1.1 - Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza								
R. 1.1-1	Capacità potenziale treni/giorno (Napoli-Bari)	Treni/giorno	LDR	80	2012	200	RFI	Annuale
R. 1.1-2	Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari)	Minuti	LDR	185	2012	167	RFI	Annuale
R.1.1-3	Capacità potenziale treni/giorno (Catania-Palermo)	Treni/giorno	LDR	80	2012	200	RFI	Annuale
R.1.1-4	Tempi effettivi di percorrenza (Catania-Palermo)	Minuti	LDR	165	2012	153	RFI	Annuale
R.1.1-5	Indice del traffico merci su ferrovia (Merci in ingresso ed in uscita per ferrovia - tonnellate per cento abitanti)	Rapporto T/100 abitanti	LDR	11,8	2010	23,6	Istat, Trenitalia SpA	Annuale
R.OT7-1	Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	LDR	24.430	2010	21.254	ISPRA	Quinquennale
Obiettivo Specifico 1.2 – Ottimizzazione del traffico aereo								
R.1.2-1	Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV)	Minuti	LDR	0	2012	0	ENAV	Annuale
R.OT7-2	Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	LDR	24.430	2010	21.254	ISPRA	Quinquennale

2.1.5 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento

2.1.5.1 *Descrizione della tipologia e degli esempi delle azioni da sostenere e del loro contributo atteso agli obiettivi specifici, compresa, se del caso, l'individuazione dei principali gruppi di destinatari, dei territori specifici interessati e dei tipi di beneficiari*

In linea con la strategia del Programma che intende far fronte alle debolezze strutturali del sistema trasportistico italiano riguardanti lo sbilanciamento modale, i livelli di sicurezza e le conseguenti esternalità ambientali, le tipologie di azioni sostenute nell'ambito dell'Asse I dovranno contribuire al riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto meno impattanti, come quella ferroviaria, mediante interventi di tipo infrastrutturale e tecnologico che, da un lato, potenziano l'offerta ferroviaria e, dall'altro, mirano al miglioramento della gestione e del controllo dei traffici ferroviari e all'ottimizzazione della gestione dei traffici aerei. In particolare l'Asse I contribuirà a migliorare la connettività interna al Mezzogiorno e a rendere più efficiente l'utilizzo delle infrastrutture esistenti.

Le priorità di investimento dell'Asse I obbediranno a tre principi ordinatori:

- a) Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i **"Grandi Progetti" ferroviari**, concentrando gli interventi sulle quattro direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale] (Cfr. AdP - Azione 7.1.1);
- b) Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai **corridoi ferroviari europei della rete centrale** [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale] (Cfr. AdP - Azione 7.1.2);
- c) Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del **Cielo Unico Europeo** (SESAR) (Cfr. AdP - Azione 7.1.5).

Gli interventi *sub punto a)* andranno a completare, in sinergia con il "Meccanismo per collegare l'Europa", le direttrici TEN-T (Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo), soprattutto attraverso il completamento di progetti avviati nella programmazione nazionale 2007-2013, in particolare Grandi Progetti, che, per criticità approvative e/o realizzative, non risultano completabili nei termini previsti dalla programmazione 2007-2013, e di progetti maturi ricadenti nei seguenti Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) per la realizzazione delle direttrici ferroviarie:

- **Napoli-Bari-Lecce-Taranto**, sottoscritto il 2 agosto 2012;
- **Salerno-Reggio Calabria**, sottoscritto il 18 dicembre 2012;
- **Messina-Catania-Palermo**, sottoscritto il 28 febbraio 2013.

La pianificazione nazionale strategica delineata dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015, unitamente alla programmazione operativa nazionale/regionale 2007-2013 e al quadro ricognitivo-programmatico rappresentato dai CIS, tutti pienamente coerenti con la politica europea relativa alle reti TEN-T *Core* e *Comprehensive*, hanno condotto all'identificazione di fabbisogni di infrastrutture ferroviarie, espressione dei territori interessati, coinvolti nelle strutture di *governance* di PON/POR e dei CIS²⁰, nonché alla preliminare identificazione di specifiche azioni volte al soddisfacimento dei suddetti fabbisogni.

Il contributo al completamento delle direttrici ferroviarie oggetto dei PON/POR e dei CIS, mediante il finanziamento di interventi infrastrutturali e tecnologici sulla **diretrice Napoli-Bari**, nel concorrere all'incremento dei livelli prestazionali verso Bari, consentirà, mediante interventi di raddoppio delle tratte (Napoli-Cancello, Cancello-Frasso Telesino e Frasso Telesino Vitulano), di realizzazione di by-pass di alcune aree urbane (ad es. Acerra, Maddaloni), di eliminazione della quasi totalità dei passaggi a livello presenti lungo la linea e di realizzazione di nuove fermate/stazioni, di:

- migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione dei tempi di percorrenza ed con l'aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;
- elevare gli standard di sicurezza e di affidabilità complessiva della tratta;
- migliorare il collegamento merci tra l'area di Sud-Est e lo scalo di Maddaloni-Marcianise, oggi realizzato tramite la linea Benevento - Caserta e la linea Caserta-Cancello, con inversione di marcia dei treni nell'impianto di Caserta;
- aumentare la competitività del trasporto merci su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza, attraverso

²⁰ <http://operecis.gov.it/site/cis/home.html>

l'eliminazione della rottura di carico, per le relazioni Napoli – Benevento – Bari, nella stazione di Caserta;

- abbattere i livelli di inquinamento acustico ed atmosferico con interventi nei nodi di Napoli e Bari;
- completare i sistemi di gestione e controllo della circolazione nei nodi, in particolare, in quello di Napoli, interessato dal Grande Progetto del PON Reti e Mobilità 2007-2013, rispondendo in tal modo a particolari esigenze di capacità e puntualità e consentendo di supervisionare in tempo reale la posizione dei treni lungo la rete e all'interno degli impianti ferroviari.

Con riferimento al **Nodo di Bari**, tra le priorità della programmazione 2014-2020 vi sarà il completamento di alcuni investimenti avviati nella programmazione 2007-2013, tra i quali, in particolare, l'ultimazione del sistema ACC di Bari Parco Nord e dell'ingresso in variante a Bari Centrale, il raddoppio della Bari-Taranto nell'ultima sezione non ancora a doppio binario, nella tratta tra Bari S. Andrea e Bitetto.

Gli interventi lungo l'itinerario Napoli-Bari, sono altresì serventi la connessione tra le due aree vaste identificate in Regione Campania e Puglia, rispettivamente, le **aree vaste intermodali** “*Logistica campana*” e il “*Sistema pugliese*”, aree che risulterebbero in tal modo connesse al Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo”.

Con riferimento alla rete ferroviaria siciliana parte del Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo” (direttrice Messina-Catania-Augusta/Palermo), il Programma nazionale 2014-2020, dopo essere intervenuto nelle precedenti programmazioni sull'itinerario Messina-Palermo (ex Corridoio I), intende concentrare il proprio sostegno, in sinergia con altre fonti di finanziamento, per adeguare il nuovo tracciato del Corridoio TEN-T nelle prime fasi funzionali della sezione **Catania-Palermo**, inserita all'interno di un Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) allo scopo, una volta ultimati gli interventi di raddoppio dell'intera direttrice Catania-Palermo di:

- migliorare la competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali, comparabili con il trasporto su gomma, ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza;
- aumentare l'offerta dei servizi ferroviari;
- migliorare gli standard di sicurezza e la regolarità della circolazione.

Oltre agli interventi lungo la direttrice Catania-Palermo, che rappresenta una connessione ferroviaria tra le due **Aree Logistiche Integrate** identificate in Sicilia (il “*Quadrante sud-orientale*” e il “*Quadrante centro-occidentale*”), il PON 2014-2020 riconoscerà priorità al completamento dei Grandi Progetti del PON Reti e Mobilità 2007-2013, in quanto necessari al raggiungimento dei risultati attesi, con particolare riferimento a:

- la velocizzazione della linea Catania-Siracusa, nella tratta Bicocca-Augusta;
- il raddoppio della linea Palermo-Messina, nella tratta Fiumetorto-Ogliastrillo;
- la tratta C “La Malfa/EMS-Carini” del passante ferroviario di Palermo.

Il PO 14/20 interverrà, inoltre, per completare i seguenti progetti del PON Reti e Mobilità 2007-2013 parte del “*Polo logistico Gioia Tauro*”, in particolare:

- la 1^a fase prioritaria della Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello);
- l’adeguamento della linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria.

Con riferimento alle priorità di investimento **sub punto b)** si considereranno interventi per la rete globale/*Comprehensive* di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale.

Da ultimo, con riferimento alle priorità **sub punti a) e b)**, il PON 2014-2020 potrà intervenire, in sinergia con il “Meccanismo per collegare l’Europa” (CEF), a finanziare l’attuazione nazionale dell’ERTMS nelle reti ferroviarie delle “Regioni meno sviluppate”. In tal senso, l’**ERTMS Work Plan**, redatto dal Coordinatore europeo del progetto ERTMS, ha l’obiettivo di gettare le basi per un nuovo e più realistico “*European Deployment Plan*” da realizzarsi entro il 2030, e di estenderne l’ambito geografico dai previsti sei corridoi ERTMS ai più recenti nove corridoi della “*Core Network*” (CNC). Coerentemente con tali prescrizioni, il **Piano di implementazione ERTMS al sud Italia**, redatto da RFI, fornisce una rappresentazione delle priorità di attrezzaggio dell’ERTMS sulla rete ferroviaria del Mezzogiorno nel medio-lungo periodo, nel rispetto delle esigenze di conformità tecnica e temporale con gli altri interventi infrastrutturali e tecnologici pianificati sulla stessa rete e delle previste dinamiche evolutive della domanda di trasporto passeggeri e merci. Sulla base del suddetto Piano di implementazione, saranno inoltre individuate le linee ferroviarie da attrezzare con ERTMS a valere su risorse del PO 2014-2020. Allo stato attuale, dei circa 650 km di linea nazionale attrezzata con ERTMS, solo il 13% (tratta campana della linea AV/AC Roma-Napoli) ricade nelle Regioni meno sviluppate. Ulteriori linee, appartenenti alla rete *Core* (Napoli-

Bari, Messina-Catania-Palermo) e *Comprehensive* potranno beneficiare del sostegno dell'Unione, mediante il PO 2014-2020 e il CEF.

Con riferimento al *sub punto c)* il programma SESAR, già individuato all'interno dell'Accordo di Partenariato come strumento in grado di garantire l'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del Cielo Unico Europeo, riunisce gli operatori del settore del trasporto aereo allo scopo di superare l'attuale frammentazione degli spazi e dei servizi mediante la definizione e la realizzazione di un sistema di gestione del traffico aereo di nuova generazione su scala europea.

L'obiettivo del programma SESAR (*Single European Sky ATM Research*) è quello di convogliare gli sforzi di ricerca e sviluppo del settore verso sistemi del controllo di traffico che siano in grado di garantire una capacità di traffico tre volte superiore a quella attuale, e al contempo minori ricadute ambientali, con coefficienti di sicurezza più elevati.

Il programma SESAR rappresenta, di fatto, la dimensione tecnologica dell'iniziativa Cielo Unico Europeo. Tale Programma garantirà una gestione del traffico aereo ad alte prestazioni a livello europeo, consentendo uno sviluppo in termini di sicurezza del trasporto aereo, ovvero ottimizzerà le procedure in uso da parte di tutti i soggetti interessati, attraverso i miglioramenti e la standardizzazione delle tecnologie e la regolamentazione procedure.

I contributi che il SESAR può offrire al raggiungimento degli obiettivi generali del Cielo Unico Europeo, costituiscono il risultato di un'impostazione nuova della gestione del traffico aereo, caratterizzata da:

- la condivisione sistematica delle traiettorie degli aeromobili tra i vari partecipanti al processo di ATM;
- una gestione dinamica dello spazio aereo attraverso un maggiore coordinamento tra le autorità civili e quelle militari;
- l'implementazione di nuove tecnologie che offrano un sistema di navigazione di bordo più preciso e un'ottimizzazione dello spazio fra gli aeromobili al fine di massimizzare la capacità dello spazio aereo e degli aeroporti.

La Commissione Europea, nell'ottica di mettere a sistema le iniziative legate al Cielo Unico Europeo, superando l'attuale frammentazione esistente a livello nazionale con la creazione di sistemi del traffico aereo omogenei ed interoperabili, ha lanciato l'iniziativa *SESAR Joint*

*Undertaking*²¹. Il Regolamento (CE) n 1361/2008 del 16 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) 219/2007, istituisce un'impresa comune, conformemente all'articolo 187 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) per la gestione della fase di sviluppo di SESAR. Questa impresa comune costituisce un partenariato pubblico/privato in cui la Commissione europea ed *Eurocontrol* sono i membri fondatori, che permetterà la razionalizzazione e il coordinamento delle attività di ricerca e sviluppo della gestione del traffico aereo europeo.

L'Italia, attraverso l'ENAV, è membro della *SESAR Joint Undertaking* dal 2009 ed ha intrapreso processo mirato all'attribuzione delle attività definite da circa 310 progetti di Ricerca e Sviluppo collegati ad un *Master Plan* e raggruppati in 16 differenti linee di attività.

Il Programma SESAR ha avviato già le sue attività nel 2005 ed è, nel suo complesso, articolato in tre fasi distinte:

1. Fase di Definizione (2005-2008), in cui sono stati identificati gli assetti tecnologici ed operativi del futuro sistema di *Air Traffic Management* europeo²²;
2. Fase di Sviluppo (2008-2016): attualmente in corso, che prevede attività di ricerca, sviluppo e convalida relative alle nuove tecnologie e procedure;
3. Fase di *deployment* (2014-2025) che riguarderà l'installazione su vasta scala dei nuovi sistemi e della realizzazione generalizzata delle funzionalità ad essi associate.

Le azioni che il PO intende sostenere saranno pertanto incentrate sulla progettazione, realizzazione e installazione di nuovi impianti e sistemi afferenti lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie legate soprattutto ai sistemi ATM.

La fase di pianificazione/selezione/sorveglianza degli interventi da sostenere nell'ambito dell'Asse I non potrà non consultare nelle varie fasi del processo le **strutture di governance** esistenti e nelle quali l'Amministrazione titolare del Programma Infrastrutture e Reti 2014-2020 è rappresentata,

²¹ La *SESAR Joint Undertaking* è un'iniziativa della Commissione europea istituita dal regolamento (CE) n ° 219/2007 del 27/02/2007, ai sensi dell'articolo 171 del Trattato che istituisce la Comunità europea. Il 31/12/2008, è stato pubblicato il regolamento (CE) n 1361/2008 del 16 dicembre 2008, che modifica il regolamento (CE) 219/2007, relativo alla costituzione di un'impresa comune per la realizzazione del sistema europeo di gestione del traffico aereo di nuova generazione (SESAR).

²² <https://www.eurocontrol.int/articles/what-air-traffic-management>

quali, ad esempio, la *“piattaforma di Corridoio”* a presidio del Corridoio “scandinavo-mediterraneo”, i *Comitati di Attuazione e Sorveglianza* dei CIS, il *Gruppo di Azione Coesione* del PAC.

2.1.6 Principi guida per la selezione delle operazioni

Conformemente all’art. 110 del Reg. (UE) 1303/2013, le operazioni cofinanziate sono selezionate sulla base dei criteri approvati dal Comitato di Sorveglianza. Nella definizione dei criteri si terrà conto, anche attraverso analisi di tipo tecnico-economico, dei requisiti di maturità richiesti per gli interventi, con particolare riferimento alla presenza di ACB, alla generazione di entrate nette e all’ottenimento delle necessarie autorizzazioni. I criteri e l’incidenza del requisito di maturità, per la quale sarà comunque stabilita una soglia minima di ammissibilità al finanziamento, saranno tarati rispetto alla durata delle diverse classi di progetti. Dal punto di vista metodologico, i criteri di selezione saranno innanzitutto funzionali all’individuazione di progetti caratterizzati da un grado elevato di coerenza ed efficacia rispetto agli Obiettivi Specifici ed ai Risultati Attesi dell’Asse cui fanno riferimento. I criteri dovranno essere trasparenti, non discriminatori, facilmente applicabili e verificabili nella loro capacità di orientare le scelte al finanziamento degli interventi migliori per qualità e per capacità di conseguire risultati, anche in termini di minimizzazione dell’impatto ambientale.

Con riferimento a quest’ultimo punto, sarà garantita la coerenza con le condizioni di sostenibilità ambientale contenute nel Rapporto Ambientale VAS e, qualora pertinenti, i criteri di selezione comprenderanno opportuni elementi di valutazione relativi a specifiche misure di: (a) mitigazione, adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici, (b) riduzione delle emissioni di gas climalteranti, (c) miglioramento dell’efficienza energetica e incremento dell’uso delle fonti di energia rinnovabile, (d) protezione del suolo, (e) prevenzione dei processi erosivi della costa, (f) salvaguardia della biodiversità.

Nella selezione sarà poi garantito il rispetto della normativa comunitaria sugli appalti pubblici (Direttive 2004/18/CE e 2004/17/CE; Direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE, Direttive 89/665/CEE e 92/13/CEE; principi generali in materia di pubblici appalti derivanti dal trattato sul funzionamento dell’UE) e sugli aiuti di Stato, così come di tutte le altre normative cogenti a livello nazionale e comunitario, con particolare riferimento alle disposizioni specifiche per incorporare la conformità agli standard ed alle norme di interoperabilità già a partire dalle fasi di progettazione iniziale delle infrastrutture e delle reti.

Inoltre, per quanto di competenza dell'AdG, e compatibilmente con le procedure di appalto che saranno attivate nell'ambito del PO, sarà incoraggiata l'adozione di pratiche proprie del *Green Public Procurement*.

Gli interventi del Programma dovranno essere coerenti con le politiche comunitarie di settore e, come anche stabilito dalla condizionalità *ex-ante* prevista per i trasporti, con il quadro strategico nazionale delle politiche ordinarie, come specificato nell'Allegato Infrastrutture al DEF.

In continuità con il PON 2007-2013 e coerentemente con l'art. 65 del Reg. 1303/2013 circa l'ammissibilità delle spese, per consentire il tempestivo avvio della programmazione operativa 2014-2020 l'AdG potrà avviare operazioni a valere sul PO anche prima dell'approvazione da parte del Comitato di Sorveglianza dei criteri di selezione delle operazioni di cui all'art. 110 2, lett. a). A tale riguardo, nelle more dell'approvazione potranno essere ritenuti validi anche i criteri adottati nella programmazione 2007-2013. Tuttavia, ai fini dell'inserimento delle relative spese nelle domande di pagamento, l'AdG dovrà effettuare una verifica tesa ad accertare che tali operazioni siano conformi ai criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza.

La selezione delle operazioni da ammettere a finanziamento a valere sul PO 2014-2020 verrà condotta nel rispetto del **principio di concentrazione delle risorse** e conducendo analisi istruttorie che valutino l'ammissibilità degli interventi proposti per l'Asse I in termini di:

- a) miglioramento del servizio offerto (aumento della capacità, riduzione dei tempi di percorrenza, qualità del servizio, sicurezza e affidabilità delle infrastrutture) nel caso di investimenti in infrastrutture/tecnologie ferroviarie del PO;
- b) ottimizzazione del traffico aereo, nel caso di investimenti finalizzati alla realizzazione del Cielo Unico Europeo (SESAR).

Gli interventi ferroviari del Contratto di Programma vigente, parte "Servizi", stipulato con RFI, non sono ammissibili.

Carattere di priorità verrà riconosciuto a:

- **interventi di completamento** derivanti dalla Programmazione unitaria 2007-2013 nel settore dei trasporti (PON Reti e Mobilità 2007-2013), e dal Piano di Azione Coesione (PAC), anche attuato mediante i CIS, a condizione che questi interventi siano coerenti con le disposizioni dell'AdP;

- interventi in grado di contribuire al **completamento delle reti TEN-T**.

2.1.7 Uso programmato degli strumenti finanziari

Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il MIT, che ha già effettuato una prima valutazione con il supporto della BEI, intende prevedere l'eventuale ricorso agli stessi, nell'ottica, caldeggiata dalla Commissione, di supportare la logica del ricorso all'utilizzo dei finanziamenti pubblici non più a fondo perduto, ma sotto forma d'investimento (debito, *equity* e garanzie), per un di utilizzo "rotativo" dei fondi, intendendo con ciò la previsione di rimpiego dei proventi e del capitale in nuove iniziative.

Nel primo anno dall'approvazione del Programma, il MIT condurrà una valutazione *ex-ante*, di cui all'art. 37 del Regolamento UE 1303/2013, per decidere circa l'eventuale attuazione di strumenti finanziari.

Una volta conclusa tale fase, verrà valutata la possibilità di realizzare uno studio di fattibilità volto a quantificare la dotazione di un possibile strumento finanziario mediante analisi di domanda/offerta, strategia di investimento, *governance* e modalità di implementazione.

2.1.8 Uso programmato dei grandi progetti

Saranno attuati, anche in sinergia con ulteriori fonti di finanziamento nazionali, i seguenti Grandi Progetti derivanti dalla programmazione 2007-2013, nonché i seguenti Grandi Progetti "nuovi" sulle direttrici ferroviarie oggetto dei CIS e ricadenti nella rete *Core*:

Direttrice Napoli-Bari

- Potenziamento tecnologico nodo di Napoli (completamento);
- Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto (completamento);
- Potenziamento della linea Napoli-Bari.

Direttrice Salerno-Reggio Calabria

- Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria (completamento);

Direttrice Messina-Catania-Palermo

- Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia (completamento);
- Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo (completamento);
- Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini (completamento);
- Potenziamento della linea Catania-Palermo.

2.1.9 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni

Tabella 7 - Indicatori di output comuni e specifici per programma

ID	Indicatore	Unità di misura	Fondo	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					U	D	T		
CO 12	Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.O. 12)	Km	FESR	LDR			171,7	MIT	Annuale
CO 12.a	di cui: TEN-T (C.O. 12.a)	Km	FESR	LDR			171,7	MIT	Annuale
O.1.1-2	Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)	Numero	FESR	LDR			50	MIT	Annuale
O.1.1-3	Km addizionali di linea ferroviaria coperti dal sistema ERTMS	Km	FESR	LDR			36,7	MIT	Annuale
O.1.2-1	Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Numero	FESR	LDR			1	MIT	Annuale
CO 34	Diminuzione annuale stimata dei gas a effetto serra	Tonnellate equivalenti CO2	FESR	LDR			159.465	MIT	Annuale

2.1.10 Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7

[Non applicabile]

2.1.11 Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione

Tabella 8 - Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione dell'asse prioritario

Asse prioritario	Tipo di indicatore (Fase di attuazione principale, indicatore finanziario, di output o, ove pertinente di risultato)	ID	Indicatore o fase di attuazione principale	Unità di misura, ove pertinente	Fondo	Categoria di regioni	Target intermedio per il 2018	Target finale per il 2023	Fonte di dati	Se del caso, spiegazione della pertinenza dell'indicatore
I	Finanziario	F.1	Spesa certificata	Euro	FESR	Meno sviluppate	€ 354.765.801	€ 1.094.956.176	MIT	
I	Output	CO 12	Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.O. 12)	Km	FESR	Meno sviluppate	0	171,7	MIT	
I	Output	CO 12a	di cui: TEN-T (C.O. 12.a)	Km	FESR	Meno sviluppate	0	171,7	MIT	
I	Fase di attuazione principale	K.1.1-1	Lavori avviati in km per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate TEN-T	Km	FESR	Meno sviluppate	120,2	171,7	MIT	

Indicatore finanziario: il target intermedio è stato calcolato prendendo a riferimento:

- I valori di certificazione del PO Reti e Mobilità 2007-13 al 31.12.2011 (cfr. RAE PON Reti e Mobilità 2011). Il 2011 rappresenta, infatti, il quinto anno di programmazione finanziaria di tale periodo corrispondente, dal punto di vista temporale, alla data del 31.12.2018.
- I target di spesa calcolati in base alla normativa vigente in materia di disimpegno dei fondi (art. 86 del Regolamento UE 1303/2013).

Alla luce delle due variabili sopra considerate si propone, per l'Asse I, un target intermedio di € 354.765.801 pari al 32,4% della dotazione dell'Asse.

L'indicatore comune di output selezionato 'Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.O. 12) di cui: TEN-T (C.O. 12.a)' è stimato come obiettivo al 2023 in km 171,7. Tale indicatore è rappresentativo di una quota pari a € 899.745.000, che costituisce il 90,12% del budget destinato alle reti ferroviarie TEN-T - categorie di operazione '024 Ferrovie (rete centrale TEN-T)' e '025 Ferrovie (rete globale TEN-T)'. Il suddetto valore di € 899.745.000 corrisponde altresì a una percentuale del 82,17% del budget complessivo di Asse 1. L'obiettivo finale al 2023 viene calcolato sulla base delle stime effettuate in relazione ai progetti prioritari sulle tratte ferroviarie principali (Napoli-Bari; Palermo-Catania), nonché stimando la realizzazione dei progetti di completamento dell'assetto infrastrutturale sulle tratte oggetto d'intervento nella precedente Programmazione 2007-2013. Il valore medio complessivo stimato per km è di € 5.240.216,33. Tale valore, proiettato sull'obiettivo in km (171,7), genera il budget complessivo riportato (€899.745.000) pari all'82,17% del budget totale dell'Asse 1. L'indicatore è pertanto pienamente rappresentativo del processo di attuazione dell'Asse 1. L'obiettivo intermedio al 2018 viene fissato tramite fase di attuazione principale come quota di 'Lavori avviati in km per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate TEN-T '(avvio della fase di esecuzione lavori) il cui obiettivo è pari a 120,2 km ovvero a una quota del 70% di lavori avviati rispetto all'obiettivo totale di output al 2023.

2.1.12 Categorie di operazione

Tabella 9 - Dimensione 1 – Settore di intervento

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
I	024 Ferrovie (rete centrale TEN-T)	660.849.632
I	025 Ferrovie (rete globale TEN-T)	87.907.500
I	044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)	72.460.000

Tabella 10 - Dimensione 2 – Forma di finanziamento

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
I	01 Sovvenzione a fondo perduto	821.217.132

Tabella 11 - Dimensione 3 – Tipo di territorio

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
I	07 Non pertinente	821.217.132

Tabella 12 - Dimensione 4 – Meccanismi territoriali di attuazione

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
I	07 Non pertinente	821.217.132

2.1.13 Sintesi dell'uso previsto dell'assistenza tecnica comprese, se necessario, azioni volte a rafforzare la capacità amministrativa delle autorità coinvolte nella gestione e nel controllo dei programmi e dei beneficiari (se del caso)

<i>Asse prioritario</i>	1
L'attuazione dell'Asse prioritario I necessita dell'acquisizione di competenze specialistiche sia in ambito ferroviario ed aereo, sia sotto l'aspetto normativo-gestionale sotto quello delle specifiche modalità di trasporto. Sono stati identificati alcuni ambiti specifici di utilizzo dell'Assistenza Tecnica: • Definizione del processo - e dei relativi strumenti – per la selezione delle operazioni; • Rafforzamento della capacità di analisi tecnica delle iniziative progettuali, anche ai fini del miglioramento della capacità di previsione e monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario dei progetti e dei relativi lotti; • Rafforzamento della capacità di portare a “maturazione” gli interventi; • Definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi dei Beneficiari (si veda sezione 10): ▪ razionalizzazione del processo di generazione del parco progetti; ▪ semplificazione del processo di rendicontazione delle spese; ▪ disegno di sistemi informatici a supporto dei processi chiave, sia amministrativi che gestionali. • Supporto alle attività di verifica e controllo della spesa, anche in loco, con particolare riferimento agli appalti pubblici nei settori speciali; • Previsione di attività specifiche di sorveglianza e controllo per l'implementazione operativa dell'ERTMS.	

2.2 Asse prioritario II - Sviluppare e 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

ID dell'asse prioritario	II
Titolo dell'asse prioritario	Sviluppare e 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
L'intero asse prioritario sarà attuato unicamente tramite strumenti finanziari	NO
L'intero asse prioritario sarà attuato unicamente tramite strumenti finanziari stabiliti a livello dell'Unione	NO
L'intero asse prioritario sarà attuato tramite sviluppo locale di tipo partecipativo	NO

2.2.1 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni, di un obiettivo tematico o di un Fondo

[Non applicabile]

2.2.2 Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione

Fondo	FESR
Categoria di regioni	Regioni meno sviluppate
Base di calcolo (spesa ammissibile totale o spesa ammissibile pubblica)	Pubblica
Categoria di regioni per le regioni ultraperiferiche e le regioni nordiche scarsamente popolate (se applicabile)	NA

2.2.3 Priorità d'investimento

Priorità di investimento	Nell'ambito dell'Obiettivo Tematico 7, il FESR sostiene, quale priorità di investimento (cfr. 7.c Regolamento 1301/2013), lo sviluppo e il miglioramento dei 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, mediante il perseguimento dell'obiettivo specifico di aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale. Tale priorità di investimento è stata individuata anche in sinergia con le priorità stabilite dal CEF per
---------------------------------	--

	quanto riguarda la rete dei porti e dei terminali ferroviario-stradali (Tfs). Relativamente allo sviluppo dei sistemi portuali assume particolare rilevanza, a fianco al potenziamento/adeguamento del livello di intermodalità, all'adeguamento dei fondali, nonché allo sviluppo dei servizi lato terra, la modernizzazione delle procedure doganali che contribuisce evidentemente ad innalzare il livello di competitività.
--	---

Priorità di investimento	Altra priorità di investimento (cfr. 7.b Regolamento 1301/2013) perseguita dal FESR nell'ambito dell'Obiettivo Tematico 7 è il miglioramento della mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali, attraverso il perseguimento dell'obiettivo specifico dell'integrazione modale e del miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale. Tale priorità di investimento è stata individuata anche in sinergia con le priorità stabilite dal CEF.
---------------------------------	---

2.2.4 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi

ID	2.1
Obiettivo specifico	Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (Cfr. R.A. 7.2)
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	L'incremento della capacità portuale e interportuale si pone l'obiettivo di decongestionare ed aumentare i traffici dei nodi infrastrutturali meridionali (<i>Core</i> e <i>Comprehensive</i>) stimolando la realizzazione di investimenti aventi quali risultati attesi: • la riduzione di tempi di attesa per l'attracco di navi con particolare riferimento ai nodi critici della portualità italiana nel Mediterraneo (Gioia Tauro, Taranto); • il miglioramento della funzionalità portuale con particolare riferimento al traffico Ro-Ro, volto anche a rendere indirettamente competitivo il trasporto intermodale; • il miglioramento e potenziamento della dotazione infrastrutturale delle aree logistiche integrate assunte come base della strategia del programma, identificate come punti nevralgici dell'efficienza logistica delle regioni meno sviluppate; • la riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio (porti e interporti), ovvero aumento dell'accessibilità dei nodi stessi; • la riduzione dei tempi di attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci una volta sbarcate. Perseguendo l'obiettivo specifico sopra delineato si ritiene ragionevole attendersi un incremento del traffico portuale ed una consistente riduzione dei tempi di sdoganamento.

ID	2.2
Obiettivo specifico	Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (Cfr. R.A. 7.3)
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	Gli interventi previsti all'interno dell'Asse strategico II si pongono l'obiettivo di rendere più sostenibile la mobilità collettiva, attraverso collegamenti multimodali efficienti tra i nodi logistici in un unicum costituito dal sistema italiano di movimentazione delle merci. I risultati che si intendono conseguire con tali azioni sono: • riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio (aeroporti), ovvero aumento dell'accessibilità dei nodi stessi; • ottimizzazione dei flussi di traffico attraverso piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità da e verso i principali nodi urbani produttivi e logistici in modo da rendere più competitivo il trasporto intermodale. L'estensione e il rafforzamento delle piattaforme di info-mobilità comporterà un aumento e miglioramento della fornitura di servizi agli operatori. Rispetto alla tipologia stradale, si evidenzia che la consistente diffusione attesa di nuovi servizi per gli operatori su gomma da parte della piattaforma logistica nazionale è indirizzata, a partire da una situazione allo stadio iniziale per servizi-chiave di ampia propagazione, verso livelli di diffusione consistenti in termini di merce trasportata complessiva nell'area LDR al 2023 (copertura per sistemi di info-mobilità stradale del 6% del traffico merci complessivo al 2023).

Tabella 13 - Indicatori di risultato per programma, ripartiti per obiettivo specifico

ID	Indicatore	Unità di misura	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo	Fonte di dati	Periodicità informativa
Obiettivo Specifico 2.1 – Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale								
R.2.1-1	Traffico container nei principali porti	TEU	LDR	4.115.100	2013	4.423.700	Assoporti	Annuale
R.2.1-2	Tempo medio di sdoganamento	HH	LDR	16	2014	8	Agenzia Dogane	Annuale
R.2.1-3	Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco	T/1000	LDR	174.588	2013	187.682	Istat	Annuale
R.2.1-4	Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco -contenitori	T/1000	LDR	7.145	2013	7.681	Istat	Annuale
R.2.1-5	Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco – altri tipi di carico (rinfusa liquida, rinfusa solida, ro-ro, altro carico)	T/1000	LDR	66.963	2013	71.985	Istat	Annuale
R.2.1-6	Traffico ferroviario merci generato da porti e interporti		LDR					
R.OT7-3	Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	LDR	24.430	2010	21.254	ISPRA	Quinquennale
Obiettivo Specifico 2.2 – Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali								
R.2.2-1	Traffico stradale monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	%	LDR	0	2011	6	Istat/UIRNet	Annuale
R.2.2-2	Traffico ferroviario monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	%	LDR	41,22	2014	65	FSI	Annuale
R.OT7-4	Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	LDR	24.430	2010	21.254	ISPRA	Quinquennale

2.2.5 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento (ripartire per priorità d'investimento)

2.2.5.1 Descrizione della tipologia e degli esempi delle azioni da sostenere e del loro contributo atteso agli obiettivi specifici, compresa, se del caso, l'individuazione dei principali gruppi di destinatari, dei territori specifici interessati e dei tipi di beneficiari

Priorità di investimento 7.c

Nell'ambito dell'Asse II – per la priorità di investimento 7.c – sono ammessi interventi sulla base del loro contributo alle seguenti azioni:

- a) Potenziare **infrastrutture e attrezzature portuali** (con Autorità Portuale costituita) e **interportuali di interesse nazionale**, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale] (Cfr. AdP - Azione 7.2.1);
- b) Potenziare i **collegamenti multimodali di porti e interporti** con la rete globale (“**ultimo miglio**”) favorendo una logica di unitarietà del sistema - limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale (Cfr. AdP - Azione 7.2.3);
- c) Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i **sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo** (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, UIRNet, *Port Community System*), in un'ottica di *single window/one stop shop* (Cfr. AdP - Azione 7.2.4);

Per quanto attiene il **punto a)**, nella nuova rete TEN-T vi sono i 39 porti italiani, di cui 14 appartenenti alla rete centrale/*Core* (basata su un “approccio per corridoi”), 25 a quella globale/*Comprehensive* che comprende infrastrutture a livello nazionale e regionale, e 26 interporti di cui 14 *Core*.

In particolare, nelle regioni meno sviluppate, appartengono alla rete *Core* i porti di Augusta, Bari, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Taranto, gli interporti di Nola e Marcianise (Campania) e quello di Bari, mentre a quella globale i porti di Brindisi, Messina, Salerno, Siracusa e Trapani e l'interporto di Catania. Occorre sbloccare l'*empasse* infrastrutturale del sistema portuale

e interportuale italiano, evitando inutili polverizzazioni e dispersioni di risorse, ormai sempre più limitate, e individuando delle priorità realizzative.

A tal fine, e con specifico riferimento ai nodi portuali, il PO 2014-2020 concentrerà gli investimenti finalizzati ad accogliere navi di nuova generazione (gigantismo navale) sugli scali portuali *Core* di Gioia Tauro e Taranto, potenziandone la dotazione infrastrutturale con priorità attribuita all'approfondimento dei fondali, all'ampliamento della lunghezza delle banchine e della dotazione dei piazzali.

Gli interventi sul sistema portuale di Napoli-Salerno e sul porto di Augusta saranno coerenti con la loro funzione di porti gateway, localizzati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione dei carichi. Pertanto, priorità verrà attribuita ad interventi finalizzati al potenziamento del traffico container intermodale (mare-ferrovia) - quali l'elettrificazione delle banchine - e del traffico Ro-Ro (mare-strada).

Sui restanti scali sarà data priorità ad interventi quali il completamento/riqualificazione degli accosti, il dragaggio e i progetti di *security*, volti al potenziamento del traffico Ro-Ro e, quindi, allo sviluppo del traffico di *Short Sea Shipping*.

Nel caso di interventi portuali in Siti di interesse nazionale (SIN), gli strumenti gestionali prescelti potranno essere oggetto di declinazioni specifiche, da definire in collaborazione con il Ministero dell'ambiente, sia in fase di definizione dei criteri di selezione sia in fase attuativa.

Attraverso gli interventi *sub punto b)* troveranno piena implementazione i principi in tema di potenziamento delle Aree logistiche integrate e di *governance* dei sistemi mediante l'acquisizione di nuove tecnologie.

Poiché la qualificazione funzionale delle reti infrastrutturali non assicura, da sola, l'incremento dei livelli di attrattività e competitività territoriale, gli interventi si concentreranno in quelle aree, già individuate dal PON come "Aree Logistiche Integrate", che per effetto della necessaria forte sinergia tra i vari interventi proposti possano elevarsi a nodi centrali del sistema Paese.

Nello specifico ci si propone, attraverso un effettivo coordinamento tra programmazione nazionale e regionale delle reti e dei servizi di trasporto, di realizzare interventi di "ultimo miglio"

nei nodi logistici appartenenti alla rete *Core*: porti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli e Taranto, e gli interporti campani (Marcianise e Nola) e di Bari.

Analizzando i fabbisogni emersi nell'ambito delle aree logistiche strategiche per il Programma Operativo Infrastrutture e Reti, sarà necessario concentrarsi in particolare:

- per il **quadrante sud orientale della Sicilia**, su interventi relativi alla connessione del porto di Augusta con la rete ferroviaria nazionale, ricompresi anche nell'ambito di priorità del CEF;
- per il **Polo logistico di Gioia Tauro**, completare quanto avviato con l'Accordo di Programma Quadro del 2010;
- per quanto attiene il **Sistema pugliese**, si dovrà proseguire nella direzione intrapresa nell'ambito delle programmazioni precedenti, ossia potenziando i collegamenti di "ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all'interporto di Bari.
- Nell'ambito **dell'area campana**, sviluppare le connessioni tra i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise) e la Rete TEN-T.

L'Azione *sub punto c)* intende sostenere come strategia prioritaria l'implementazione e lo sviluppo dello Sportello Unico Doganale, nell'ottica della creazione di una *Single Window* nazionale, attraverso un mix di interventi sinergici realizzati da diversi Enti.

Dal punto di vista del potenziamento dei sistemi tecnologici connessi ai processi doganali e di lavorazione dei container, la strategia complessiva presenta come elementi fondanti i processi sinergici già in corso, i quali verranno ulteriormente potenziati tramite il coordinamento tra:

1. **(lato mare)** i sistemi dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e il Comando delle Capitanerie di Porto,
2. **(lato terra)** i sistemi dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, UIRNet e la Piattaforma ICT ferroviaria.

A tal proposito, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e il Comando delle Capitanerie hanno già costituito un apposito tavolo tecnico "per il coordinamento delle iniziative per la semplificazione del ciclo import – export", con lo scopo di identificare i processi e le tecnologie in grado di

soddisfare i requisiti di interoperabilità necessari per la piena integrazione dei sistemi delle rispettive Amministrazioni, evitando sovrapposizioni o duplicazioni di funzioni e consentendo all'utenza la possibilità di interfacciarsi con un unico sistema informatico/informativo.

Analogamente è già attivo un Accordo di Collaborazione tra UIRNet e l'Agenzia delle Dogane per la costituzione e sperimentazione di corridoi doganali controllati, così come è in corso di definizione un accordo tra UIRNet e Ferrovie dello Stato per l'implementazione di una collaborazione applicativa tra i due "sistemi di terra" per dare attuazione al Terminal ferroviario.

La dotazione finanziaria relativa allo sviluppo dello Sportello Unico Doganale sarà pari a circa il 70% del budget relativo alla categoria di operazione relativa agli ITS (Cfr. Tabella 16).

Un ulteriore elemento della strategia di sviluppo di quest'Azione riguarda il consolidamento degli interventi attuati e/o avviati nella programmazione 2007-2013, *in primis* della PLN - UIRNet, ma anche delle piattaforme legate all'ambito del ferro e dell'intermodalità, in stretto coordinamento ed interoperabilità con lo Sportello Unico Doganale.

A livello programmatico è opportuno sottolineare come gli interventi siano rivolti all'incremento della dotazione dei sistemi per un più efficace e sicuro utilizzo delle infrastrutture di trasporto, coerentemente con le Direttive europee ed il Piano d'Azione ITS Nazionale. Verranno inoltre sviluppate interfacce di comunicazione tra i porti e gli interporti e le principali piattaforme telematiche nazionali (PLN, Aida, NMSW, PIL).

In linea con le disposizioni riportate nell'ambito del *Settore Prioritario 2 - Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci* della Direttiva 2010/40/UE del 7 luglio 2010 e successivamente declinate nel Piano d'Azione ITS nazionale, le progettualità del Programma in questo campo risponderanno alle seguenti azioni prioritarie:

- Favorire la creazione presso i nodi logistici di **piattaforme logistiche integrate e/o interoperabili** con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet,
- Favorire l'uso degli **ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica**, secondo piattaforme aperte ed interoperabili.

L'Azione *sub* punto c), infine, risponde anche alla necessità di sviluppare Comunità Portuali Intelligenti attraverso **Port Community System** (PCS) finalizzati alla creazione di nodi efficienti e sicuri.

I PCS sono pensati come una Piattaforma elettronica neutrale aperta in grado di realizzare uno scambio di informazioni sicure e intelligenti tra *stakeholders* pubblici e privati al fine di migliorare la posizione competitiva dei porti all'interno del quadro marittimo nazionale ed internazionale. Inoltre permettono di ottimizzare, gestire e automatizzare i processi logistici attraverso la connessione della catena logistica e con il sistema dei trasporti.

I PCS che verranno sviluppati avranno come elemento di base imprescindibile quello della creazione delle opportune interfacce tra i sistemi degli *stakeholders* portuali e quello dello Sportello Unico Doganale e Marittimo. In tal senso, gli sviluppi dei singoli PCS rappresentano un elemento di continuità nella strategia di implementazione della *Single Window* nazionale.

Priorità di investimento 7.b

Nell'ambito dell'Asse II – per la priorità di investimento 7.b – la priorità agli interventi è assegnata sulla base del loro contributo al sostenimento delle seguenti azioni:

- d) Potenziare i **collegamenti multimodali degli aeroporti** con la rete globale (“ultimo miglio”) e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi “Core” (Cfr. AdP - Azione 7.3.2);
- e) Realizzare **piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità** per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.] (Cfr. AdP - Azione 7.3.3).

Attraverso gli interventi *sub punto d)* si intende potenziare infrastrutturalmente il collegamento multimodale degli aeroporti con la rete globale (“ultimo miglio”) e con le principali città, in un'ottica di unitarietà del sistema trasportistico, di riduzione delle emissioni – privilegiando dunque la modalità ferroviaria – e, più in generale, di miglioramento dei servizi di collegamento.

Il PON potrà promuovere interventi intermodali di “ultimo miglio” ferroviario, così come previsto all'interno del Piano Nazionale degli Aeroporti, nell'Accordo di Partenariato ed in coerenza con la politica UE dei trasporti (Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013).

In tale contesto, occorre concentrarsi su interventi di collegamento degli aeroporti strategici nelle regioni meno sviluppate con la rete centrale ferroviaria TEN-T, che ancora non beneficiano di tale

raccordo, dando priorità agli aeroporti di Lamezia Terme, Catania e Napoli. A tal fine, attraverso il PON, si potranno finanziare anche le prime fasi di vita dei progetti, a partire dunque dalla progettazione, a condizione che i collegamenti ferroviari siano realizzati, conclusi ed operativi entro l'orizzonte temporale necessario per il completamento della rete centrale TEN-T, ossia entro il 2030 secondo quanto disposto dal Regolamento 1315/2013.

L'Azione sub **punto e)** prevede una *governance* multilivello fondamentale, in particolare in un settore ad alta replicabilità come quello degli ITS che, per sua natura, implica il rischio di ridondanza degli interventi. Pertanto, l'importanza e la necessità di un centro di governo che sia al contempo centralizzato e flessibile, è uno degli elementi chiave in base al quale l'Italia sta operando per quanto riguarda gli ITS.

Per il concreto raggiungimento di questi obiettivi settoriali del programma e al fine di dare attuazione all'azione di realizzazione delle **piattaforme e degli strumenti intelligenti di info-mobilità** per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone, il Programma Operativo prevede:

- Miglioramento dell'**accesso ai servizi di trasporto da parte dell'utenza (merci e passeggeri)** attraverso interventi per lo sviluppo di sistemi di monitoraggio ed info-mobilità dei traffici, al fine di fluidificarne ed ottimizzarne i flussi.
- Promuovere lo sviluppo di **soluzioni di planner intermodale** che garantiscano informazioni di carattere intermodale per supportare scelte di mobilità sostenibile sia in termini di costi che di impatto ambientale.
- Identificare modelli standard e standard architetture di riferimento per supportare lo **sviluppo integrato ed interoperabile dei sistemi ITS**.
- Predisporre apposite **interfacce di comunicazione tra la rete dei trasporti nazionale e quella dei nodi metropolitani**. Infatti, la netta separazione tra rete nazionale e reti comunali/provinciali rischia di rappresentare un elemento di debolezza per la realizzazione di un processo senza soluzione di continuità di scambio di informazioni tra i vari attori della catena del trasporto.

Pertanto, in sinergia con quanto avviato nella programmazione 2007-2013, il Programma si pone l'obiettivo di ridefinire modelli, moduli e flussi dell'architettura nazionale dei sistemi telematici per

la circolazione e i trasporti in Italia, finalizzata al miglioramento, all'evoluzione e l'attualizzazione dei contenuti in tutte le sue componenti, in modo da fornire agli "*utenti utilizzatori*" un quadro di riferimento di facile comprensione e utilizzo, che favorisca la realizzazione e la diffusione dei sistemi ITS.

2.2.6 Principi guida per la selezione delle operazioni

In una logica di sistema, per contribuire all'integrazione e interoperabilità delle infrastrutture, saranno privilegiati piani integrati di intervento ricadenti nelle aree logistiche individuate a livello strategico come nodi portanti del sistema, compatibili con la tempistica di attuazione del PO. A tal fine, sarà stabilita come criterio di ammissibilità una soglia minima di avanzamento progettuale per tipologia di intervento.

La selezione garantirà la valorizzazione degli investimenti nei nodi portuali, dando priorità al completamento delle progettualità avviate nella programmazione 2007-2013 e concentrando gli interventi per accogliere navi di nuova generazione (gigantismo navale) su un numero ristretto di scali della rete *Core TEN-T*.

Gli interventi dovranno essere coerenti con le politiche comunitarie di settore e con il quadro strategico nazionale delle politiche ordinarie specificato nell'Allegato Infrastrutture al DEF.

La selezione verrà condotta nel rispetto del **principio di concentrazione delle risorse** valutando l'ammissibilità degli interventi proposti per l'Asse II in termini di:

- a) miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale
- b) miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali

Carattere di **priorità** verrà riconosciuto agli interventi volti a:

- migliorare l'**integrazione del sistema dei trasporti**;
- rafforzare le **sinergie e la connettività dei porti**;
- attirare il **capitale privato**, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici.

Con specifico riferimento agli interventi di cui alla priorità di investimento 7.c, sub punto a), i criteri di ammissibilità includeranno la coerenza dell'intervento con le linee strategiche del PSNPL

e con il Piano Regolatore Portuale in vigore, mentre quelli di selezione comprenderanno disposizioni per garantire le esigenze di accessibilità degli operatori della logistica con disabilità.

In ambito tecnologico avranno priorità i progetti in grado di creare un flusso informativo biunivoco tra le reti nazionali e i nodi maggiori, permettendo l'interrelazione diretta tra i sistemi informativi localizzati sul territorio con progetti ITS con raggio d'azione più ampio e la sinergia tra strumenti di programmazione regionale con quelli a carattere nazionale.

La specificità degli interventi ascrivibili all'Asse II richiede una particolare attenzione al tema della salvaguardia ambientale. In particolare, sia in fase di selezione che di attuazione dei progetti, sarà garantito il rispetto della Direttiva sulla qualità dell'aria (2008/50/CE) e della Direttiva Quadro sulle acque (2000/60/CE). Sarà inoltre garantito il rispetto delle seguenti norme UE:

- a) Direttiva 92/43/CEE (*conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche*);
- b) Direttiva 2009/147/CE (*conservazione degli uccelli selvatici*);
- c) Direttiva 2001/81/CE (*limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici*);
- d) Direttiva 2014/94/UE (*realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi*).

Per ogni progetto che modifichi le caratteristiche idromorfologiche di un corpo idrico deteriorandone lo stato (i.e. ricostruzione/ampliamento di un porto), in conformità con l'articolo 4.7 della Direttiva Quadro sulle acque (2000/60/CE) dovrà essere effettuata il prima possibile durante il processo di pianificazione un'attenta valutazione delle alternative ambientali migliori, individuando le misure di mitigazione necessarie e giustificando l'importanza del progetto a superamento dell'interesse pubblico.

I criteri di selezione comprenderanno, qualora pertinenti, opportuni elementi di valutazione relativi a specifiche misure di: (a) mitigazione, adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici, (b) riduzione delle emissioni di gas climalteranti, (c) miglioramento dell'efficienza energetica e incremento dell'uso delle fonti di energia rinnovabile, (d) protezione del suolo, (e) prevenzione dei processi erosivi della costa, (f) salvaguardia della biodiversità.

Nella selezione delle operazioni sarà poi garantito il rispetto della normativa comunitaria sugli appalti pubblici (Direttive 2004/18/CE e 2004/17/CE; Direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE, Direttive 89/665/CEE e 92/13/CEE; principi generali in materia di pubblici appalti derivanti dal trattato sul funzionamento dell'UE) e sugli aiuti di Stato.

Coerentemente con l'art. 65 del Reg. 1303/2013, per consentire il tempestivo avvio del PO 2014-2020 l'AdG potrà avviare operazioni a valere sul PO anche prima dell'approvazione da parte del CdS dei criteri di selezione delle operazioni di cui all'art. 110 2, lett. a). A tale riguardo, nelle more dell'approvazione, potranno essere ritenuti validi anche i criteri adottati nel PO 2007-2013. Tuttavia, ai fini dell'inserimento delle relative spese nelle domande di pagamento, l'AdG effettuerà una verifica tesa ad accertare che tali operazioni siano conformi ai criteri di selezione approvati dal CdS.

2.2.7 Uso programmato degli strumenti finanziari

Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il MIT, che ha già effettuato una prima valutazione con il supporto della BEI, intende prevedere l'eventuale ricorso agli stessi, nell'ottica, caldeggiata dalla Commissione, di supportare la logica del ricorso all'utilizzo dei finanziamenti pubblici non più a fondo perduto, ma sotto forma d'investimento (debito, *equity* e garanzie), per un di utilizzo "rotativo" dei fondi, intendendo con ciò la previsione di rimpiego dei proventi e del capitale in nuove iniziative.

Nel primo anno dall'approvazione del Programma, il MIT condurrà una valutazione *ex-ante*, di cui all'art. 37 del Regolamento UE 1303/2013, per decidere circa l'eventuale attuazione di strumenti finanziari.

Una volta conclusa tale fase, verrà valutata la possibilità di realizzare uno studio di fattibilità volto a quantificare la dotazione di un possibile strumento finanziario mediante analisi di domanda/offerta, strategia di investimento, *governance* e modalità di implementazione.

2.2.8 Uso programmato dei grandi progetti

Nel periodo di programmazione 2007-2013 l'Autorità di Gestione ha osservato forti ritardi rispetto al cronoprogramma del Grande Progetto "**Hub portuale di Augusta**", già finanziato sul PON Reti e Mobilità. Detti ritardi rendono necessario, a titolo cautelativo, prevedere che tale intervento venga completato nel periodo di programmazione 2014-2020.

Per quanto attiene invece il Grande Progetto "**Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest I e II Lotto**", nel periodo di programmazione 2007-13 l'Autorità di Gestione ha osservato alcuni slittamenti nell'implementazione del cronoprogramma. Nonostante i lavori abbiano subito una fortissima accelerazione nel corso del

2013, seguita ad una lunga fase di start up, si registra ancora un lieve scostamento tra valori delle produzioni teoriche ed effettive, circostanza che rende necessario, a titolo cautelativo, prevedere che tale intervento possa essere completato nel periodo di programmazione 2014-2020.

2.2.9 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni

Tabella 14 - Indicatori di output comuni e specifici per programma

ID	Indicatore	Unità di misura	Fondo	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					U	D	T		
Priorità 7.c									
O.2.1-1	Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)	mq	FESR	LDR			519.800	MIT	Annuale
O.2.1-2	Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati	m	FESR	LDR			2.458	MIT	Annuale
O.2.1-3	Materiale rimosso (dragaggi)	mc	FESR	LDR			5.927.000	MIT	Annuale
O.2.1-4	Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate	m	FESR	LDR			4.876	MIT	Annuale
O.2.1-5	Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari	m	FESR	LDR			24.400	MIT	Annuale
O.2.1-6	Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali	m	FESR	LDR			13.100	MIT	Annuale
O.2.2-2	Applicativi e sistemi informatici	Numero	FESR	LDR			8	MIT	Annuale
O.2.1-8	Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010)	Numero	FESR	LDR			5	MIT	Annuale
CO 34	Diminuzione annuale stimata dei gas a effetto serra	Tonnellate equivalenti CO2	FESR	LDR			150.415	MIT	Annuale
Priorità 7.b									
O.2.2-2	Applicativi e sistemi informatici	Numero	FESR	LDR			4	MIT	Annuale
CO 34	Diminuzione annuale stimata dei gas a effetto serra	Tonnellate equivalenti CO2	FESR	LDR			8.869	MIT	Annuale

2.2.10 Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7

[Non applicabile]

2.2.11 Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione

Tabella 15 - Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione dell'asse prioritario

Asse prioritario	Tipo di indicatore (Fase di attuazione principale, indicatore finanziario, di output o, ove pertinente di risultato)	ID	Indicatore o fase di attuazione principale	Unità di misura, ove pertinente	Fondo	Categoria di regioni	Target intermedio per il 2018	Target finale per il 2023	Fonte di dati	Se del caso, spiegazione della pertinenza dell'indicatore
II	Finanziario	F.2	Spesa certificata	Euro	FESR	LDR	€ 184.745.832	€ 684.243.823	MIT	
II	Output	O.2.1-1	Superficie oggetto di intervento (piazze, aree logistiche, banchine)	mq	FESR	LDR	0	519.800	MIT	
II	Output	O.2.1-2	Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati	m	FESR	LDR	0	2.458	MIT	
II	Output	O.2.1-3	Materiale rimosso (dragaggi)	mc	FESR	LDR	0	5.927.000	MIT	
II	Output	O.2.2-2	Applicativi e sistemi informatici	Numero	FESR	LDR	0	12	MIT	
II	Fase di attuazione principale	K.2.1-1	Lavori avviati per mq di piazze, aree logistiche, banchine - superficie oggetto di intervento	mq	FESR	LDR	363.860	519.800	MIT	

Asse prioritario	Tipo di indicatore (Fase di attuazione principale, indicatore finanziario, di output o, ove pertinente di risultato)	ID	Indicatore o fase di attuazione principale	Unità di misura, ove pertinente	Fondo	Categoria di regioni	Target intermedio per il 2018	Target finale per il 2023	Fonte di dati	Se del caso, spiegazione della pertinenza dell'indicatore
II	Fase di attuazione principale	K.2.1-2	Lavori avviati per m di accosti aggiuntivi o riqualificati	m	FESR	LDR	1.720	2.458	MIT	
II	Fase di attuazione principale	K.2.1-3	Lavori avviati per mc di materiale rimosso (dragaggi)	mc	FESR	LDR	4.148.900	5.927.000	MIT	
II	Fase di attuazione principale	K.2.12-1	Lavori avviati per numero di applicative e sistemi informatici	Numero	FESR	LDR	8	12	MIT	

Indicatore finanziario: il target intermedio è stato calcolato prendendo a riferimento:

- I valori di certificazione del PO Reti e Mobilità 2007-13 al 31.12.2011 (cfr. RAE PON Reti e Mobilità 2011). Il 2011 rappresenta, infatti, il quinto anno di programmazione finanziaria di tale periodo corrispondente, dal punto di vista temporale, alla data del 31.12.2018.
- I target di spesa calcolati in base alla normativa vigente in materia di disimpegno dei fondi (art. 86 del Regolamento UE 1303/2013).

Alla luce delle due variabili sopra considerate si propone, per l'Asse II, un target intermedio di € 184.745.832 pari al 27% della dotazione dell'Asse.

I quattro indicatori di output selezionati per la quantificazione degli obiettivi di performance al 2023 sono 'Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)'; 'Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati'; 'Materiale rimosso (dragaggi)'; 'Applicativi e sistemi informatici'.

Il target finale al 2023 viene calcolato sulla base delle stime effettuate in relazione agli interventi prioritari da realizzare in ambito portuale e ITS ricadenti negli obiettivi specifici 2.1 e 2.2.

L'indicatore 'Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)' è stimato su un costo medio pari a € 130,31 per metro quadro che, moltiplicato per l'obiettivo in metri quadri (519.800), restituisce una quota di € 67.733.000.

L'indicatore 'Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati' è stimato su un costo medio pari a € 21.290 per metro lineare che, moltiplicato per l'obiettivo in metri lineari (2.458), restituisce una quota pari a € 52.333.000.

L'indicatore 'Materiale rimosso (dragaggi)' è stimato su un costo medio pari a € 20,5 per metro cubo che, moltiplicato per l'obiettivo in metri cubi (5.927.000), restituisce una quota pari a € 121.492.000.

I tre suddetti indicatori, afferenti il settore portuale - categoria '039 Porti marittimi (TEN-T)' - rappresentano quindi nell'insieme realizzazioni stimate per un valore di € 241.558.000 (target finale al 2023). Tale valore corrisponde a una quota del 73,4% della categoria '039 Porti marittimi (TEN-T)' e ad una quota del 35,3% della dotazione totale di Asse 2.

L'indicatore 'Applicativi e sistemi informatici' – categoria '044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)' – rappresenta realizzazioni stimate per un valore di € 119.000.000 (target finale al 2023).

Il suddetto indicatore è stimato su un costo medio pari a € 9.916.666,67 per ciascun applicativo/sistema informativo che, moltiplicato per l'obiettivo fissato (12), restituisce il budget indicato di € 119.000.000.

Tale valore è corrispondente a una quota di budget del 99,2% della categoria '044 Sistemi di trasporto intelligenti (..)' e ad una quota del 17,4% circa della dotazione totale di Asse 2.

Pertanto, i quattro indicatori selezionati rappresentano realizzazioni per un valore stimato di € 360.558.000 pari al 52,69% del valore di Asse 2.

Per stimare il target intermedio al 2018 si considera che, per ciascuno degli indicatori espressi, i lavori siano avviati nel 2018 per il 70% dei corrispondenti output da realizzare al 2023, come rappresentato in tabella. Le fasi di attuazione principali indicate in tabella fissano quindi obiettivi relativi all'avvio dei lavori per il 70% degli output complessivi stimati al 2023.

2.2.12 Categorie di operazione

Tabella 16 - Dimensione 1 – Settore di intervento

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
II	035 Trasporti multimodali (TEN-T)	176.498.737
II	039 Porti marittimi (TEN-T)	246.684.131
II	044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)	90.000.000

Tabella 17 - Dimensione 2 – Forma di finanziamento

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
II	01 Sovvenzione a fondo perduto	513.182.868

Tabella 18 - Dimensione 3 – Tipo di territorio

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
II	07 Non pertinente	513.182.868

Tabella 19 - Dimensione 4 – Meccanismi territoriali di attuazione

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
II	07 Non pertinente	513.182.868

2.2.13 Sintesi dell'uso previsto dell'assistenza tecnica comprese, se necessario, azioni volte a rafforzare la capacità amministrativa delle autorità coinvolte nella gestione e nel controllo dei programmi e dei beneficiari (se del caso)

Asse prioritario	2
L'Asse prioritario 2, aventi peculiarità gestionali differenti da quelle dell'Asse prioritario 1, è caratterizzato dalla diffusione capillare sul territorio dei potenziali beneficiari che comportano, da parte dell'AdG, la definizione di processi di <i>governance</i> in grado di assicurare sinergie multilivello. Le attività finanziabili tramite il ricorso all'Assistenza Tecnica sono: • Supporto all'istituzione di una cabina di regia che riunisca in un'unica sede istituzionale i diversi attori coinvolti in ciascuna delle Aree logistiche integrate che verranno definite per la <i>governance</i> del programma, per il coordinamento e la ripartizione efficiente delle competenze (si veda paragrafo 2.4.4.1); • Azioni di accompagnamento degli <i>stakeholders</i> all'analisi delle progettualità dal punto di vista della possibile attivazione di forme di partenariati pubblico privati (PPP) all'interno delle Aree logistiche integrate; • Rafforzamento della capacità di portare a "maturazione" gli interventi; • Rafforzamento della capacità di analisi tecnica delle iniziative progettuali, anche ai fini del miglioramento della capacità di previsione e monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario dei progetti e dei relativi lotti; • Definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi, a livello di Autorità di Gestione e di Beneficiari (si veda sezione 10): ▪ razionalizzazione del processo di generazione del parco progetti; ▪ semplificazione del processo di rendicontazione delle spese; ▪ disegno di sistemi informatici a supporto dei processi chiave, sia amministrativi che gestionali. • Supporto alle attività di verifica e controllo della spesa, anche in loco, con particolare riferimento agli appalti pubblici nei settori speciali; • Supporto ai rapporti istituzionali e partenariali con tutti gli <i>stakeholders</i> coinvolti.	

2.3 Asse prioritario III – Assistenza Tecnica

ID dell'asse prioritario	III
Titolo dell'asse prioritario	Assistenza Tecnica

2.3.1 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni

[Non applicabile]

2.3.2 Fondo e categoria di regioni

Fondo	FESR
Categoria di regioni	Regioni Meno Sviluppate
Base di calcolo (spesa ammissibile totale o spesa ammissibile pubblica)	Pubblica

2.3.3 Obiettivi specifici e risultati attesi

ID	3.1
Obiettivo specifico	Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali: preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di reti, risoluzione di reclami, controllo e audit
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con sostegno dell'UE	In considerazione dell'importanza di un adeguato supporto specialistico e consulenziale e del relativo valore aggiunto che questo può conferire all'azione dell'Amministrazione, sono stati identificati i seguenti risultati che si intendono raggiungere attraverso la declinazione concreta delle azioni previste. In particolare, • Miglioramento della capacità delle Autorità, degli Organismi intermedi e dei Beneficiari coinvolti nella programmazione e gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari); • Rafforzamento della <i>governance</i> multilivello del Programma; • Adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma; • Valutazione e studi, informazione e comunicazione.

2.3.4 Indicatori di risultato

Tabella 20 - Indicatori di risultato specifici per programma (obiettivo specifico)

ID	Indicatore	Unità di misura	Valore di base			Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
			U	D	T		U	D	T		
R. 3.1-1	Indice di capacità attuativa	%			12,6	2013			70	MIT	Annuale
R.3.1-2	Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR-TV	%			80,2	2013			88	MIT	Annuale
R.3.1-3	Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR - Radio	%			21	2013			23	MIT	Annuale
R.3.1-4	Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR – Impiantistica esterna	%			82	2013			90	MIT	Annuale
R.3.1-5	Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR – Internet	%			43	2013			50	MIT	Annuale

2.3.4.1 Azioni da sostenere e previsione del loro contributo agli obiettivi specifici (per asse prioritario)

L'Asse prevede l'attuazione di interventi volti a conseguire la più ampia efficienza ed efficacia delle azioni sostenute dal Programma, al fine di massimizzarne i ritorni in termini di sviluppo sui territori di riferimento. A tal fine nell'ambito dell'asse, conformemente a quanto previsto dall'articolo 59 del Regolamento UE n. 1303/2013, sono previste azioni di assistenza tecnico-specialistica e di

accompagnamento a favore dell’Autorità di Gestione, Autorità di Audit e Autorità di Certificazione del Programma orientate alla razionalizzazione, semplificazione e trasparenza delle procedure relative alla gestione e attuazione delle azioni e a una maggiore efficienza del PON nel suo complesso.

Proprio in ottica di miglioramento della *governance*, verrà rafforzata la sinergia tra i programmi PON e CEF attraverso la convocazione di una riunione semestrale (o comunque prima della sottomissione dei progetti alle Call annuali e multiannuali del CEF) per il confronto tra la Divisione 2 – “Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità” e la Divisione 4 – “Reti e corridoi trans-europei” della Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, i Sistemi informativi e statistici. Il principale obiettivo di tale incontro sarà quello di creare un momento di condivisione delle strategicità e allineamento alle priorità nazionali attraverso un Piano congiunto di coordinamento PON-CEF.

Nella stessa direzione procede anche l’intenzione della suddetta Divisione 4 di dotarsi di una propria Assistenza Tecnica al fine di ottenere un supporto nelle attività di monitoraggio e audit circa le misure che coinvolgono i Corridoi.

L’impostazione del presente Asse prioritario rappresenta la trasposizione, all’interno del Programma, di quanto indicato nel *“Position Paper” dei Servizi della Commissione sulla preparazione dell’Accordo di Partenariato e dei Programmi in Italia per il periodo 2014-2020*, la cui impostazione generale è stata ripresa ed ampliata nell’Accordo di Partenariato inviato dall’Italia alla Commissione Europea. Di seguito sono descritte le azioni che si intende mettere in atto per conseguire i prefissati risultati attesi.

1. *Supporto alle attività di programmazione e gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari)*

Le azioni di carattere trasversale – integrate con quanto descritto nei singoli assi – che si prevede di sostenere nell’ambito dell’Asse III e che sono finalizzate alla corretta gestione, implementazione, controllo del Programma nel suo complesso, sono:

- Definizione di un processo e relativi strumenti per la selezione delle operazioni;
- Azioni a supporto del miglioramento della capacità di analisi tecnica e valutazione delle iniziative progettuali;

- Definizione di un Sistema di Gestione e Controllo efficace e idoneo ad assicurare il corretto utilizzo delle risorse;
- Assistenza e supporto per le verifiche amministrativo contabili, per i controlli, per le verifiche in loco, per l'attività di Audit nonché per i vari audit a livello nazionale e comunitario;
- Supporto tecnico-specialistico per l'analisi e la valutazione degli aspetti di carattere ambientale legati alla definizione degli interventi e alla loro implementazione;
- Supporto ai Responsabili OLAF (Ufficio Europeo per la Lotta Antifrode) nell'identificazione dei casi di irregolarità/frode a danno del bilancio comunitario;
- Supporto alla definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi per l'Amministrazione e per i Beneficiari;
- Definizione di un sistema informativo di monitoraggio e gestione del Programma, partendo dai sistemi in uso nel PON Reti e Mobilità 2007-2013;
- Supporto all'integrazione con altri strumenti di monitoraggio di opere di carattere infrastrutturale, di livello nazionale o comunitario;
- Supporto per l'effettuazione del sistema di monitoraggio ambientale del Programma;
- Supporto per azioni di coordinamento con il Ministero dell'Ambiente, ove necessario.

In particolare, le seguenti azioni sono rivolte – come emerso quale lezione appresa dal periodo 2007-2013 – ai Beneficiari e agli Organismi Intermedi:

- Azioni di affiancamento per l'ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione;
- Definizione e condivisione con i Beneficiari di metodologie di rendicontazione, valorizzando le buone pratiche della Programmazione 2007 – 2013;
- Supporto alla definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi;
- Azioni di miglioramento della qualità della spesa rendicontata e di accelerazione della spesa stessa.

2. Rafforzamento della governance multilivello del Programma

Le Istituzioni europee hanno spesso sottolineato la necessità dell'Italia di fare “sistema” per raggiungere gli obiettivi che la programmazione europea pone agli Stati Membri. In tal senso, il Consiglio Europeo nelle proprie raccomandazioni all'Italia al PNR 2014 , ha sottolineato la

necessità di un approccio maggiormente sinergico e una ripartizione più efficiente delle competenze tra i vari livelli di governo coinvolti al fine di una migliore attuazione e gestione dei fondi UE. L'individuazione di cinque Aree logistiche integrate, che comprendano al loro interno tutti gli attori coinvolti sul territorio e che possano incrementare il livello di partecipazione alle consultazioni propedeutiche alle scelte politico-amministrative, va accompagnata con adeguate azioni.

A tale fine, si prevede di finanziare le seguenti azioni di supporto all'Amministrazione e ai Beneficiari per la definizione e gestione di tali Aree ed altre forme di cooperazione:

- Definizione di un modello di *governance* che riunisca in un'unica sede istituzionale i diversi attori coinvolti in un'Area logistica integrata;
- Azioni di raccordo e coordinamento le Aree logistiche integrate, identificate nel PO, e all'interno delle stesse al fine di assicurare coerenza tra le attività svolte;
- Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/*stakeholders* anche al di fuori delle Aree summenzionate;
- Cooperazione rafforzata tra il Ministero ed i Beneficiari per particolari tematiche, come avvenuto nel corso della Programmazione 2007 – 2013, con Accordi di Programma Quadro, Tavoli di *governance* o appositi Protocolli di Intesa.

3. *Adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma*

All'interno delle sopracitate Raccomandazioni al PNR 2014 il Consiglio invita l'Italia a mitigare gli effetti della scarsa capacità amministrativa, la poca trasparenza nella valutazione e nel controllo della qualità. Inoltre gli Organismi europei raccomandano alle Amministrazioni italiane di continuare il cammino intrapreso verso una maggiore efficienza e un maggiore orientamento al servizio attraverso il miglioramento trasversale dei processi di *capacity building*. Il contributo atteso è un rafforzamento delle strutture amministrative con riferimento alle competenze specialistiche ed alle conoscenze funzionali alle attività di programmazione, attuazione e controllo delle iniziative cofinanziate dal FESR.

In quest'ambito, le azioni che si prevede di sostenere con l'intervento del Programma sono:

- Definizione di procedure di reclutamento di professionalità esterne per il rafforzamento tecnico delle strutture impegnate nelle funzioni di programmazione, attuazione e gestione;
- Meccanismi di trasferimento delle competenze;
- Definizione e applicazione di metodi di valutazione appropriati;
- Partecipazione ad attività di formazione su tematiche specifiche connesse agli obiettivi del Programma, in base a quanto previsto dal Piano di Sviluppo delle Risorse Umane e dal Piano di rafforzamento Amministrativo (PRA).

4. Valutazione e studi, informazione e comunicazione

Le valutazioni relative al programma, conformemente agli articoli 54 e seguenti del Regolamento UE n. 1303/2013, hanno l'obiettivo di migliorare la qualità della programmazione e dell'esecuzione del Programma, nonché di valutarne l'efficacia, l'efficienza e l'impatto.

È prevista la realizzazione di:

- una valutazione ex ante;
- una valutazione in itinere;
- valutazioni specifiche e tematiche;
- una valutazione ex post.

Le valutazioni sono effettuate da esperti interni o esterni, funzionalmente indipendenti dall'Autorità di gestione del Programma nel rispetto degli orientamenti forniti a tale proposito dalla Commissione Europea. Sulla base delle lezioni apprese nel corso della programmazione 2007-2013, particolare utilità riveste l'attività di valutazione della *performance* delle progettualità finanziate, anche in ottica di analisi di rischio, quale strumento a supporto delle decisioni e dell'attività di sorveglianza svolta dalle autorità del Programma.

Per quanto riguarda l'informazione e la pubblicità le azioni finanziabili dovranno garantire che tutti gli interventi promossi e finanziati dal PO siano accompagnati da operazioni di informazione e pubblicità in coerenza con quanto stabilito dal Regolamento (UE) 1303/2013.

Si prevede di finanziare azioni di:

- Realizzazione di studi, ricerche ed approfondimenti tematici funzionali alla gestione, attuazione e valutazione degli interventi del Programma, anche con riferimento agli aspetti ambientali;
- Realizzazione di una piattaforma web aperta al pubblico relativamente alla strategia, agli obiettivi, alle azioni previste, alle opportunità di finanziamento, ai progetti finanziati e agli aggiornamenti relativi alla loro attuazione, dal Programma, al loro avanzamento anche con riferimento agli aspetti ambientali, e qualsiasi processo di consultazione pubblica collegato;
- Pubblicizzazione presso i cittadini UE dei risultati della politica di coesione, ottenuti attraverso l'attuazione degli interventi finanziati dal PO Infrastrutture e Reti.
- Predisposizione di documenti e studi promossi su iniziativa dell'AdG e rivolti ad un'ampia platea di destinatari (cittadini, partenariato economico e sociale, potenziali beneficiari) a supporto dell'attuazione delle priorità del PO.

La programmazione delle iniziative in ambito di comunicazione sarà gestita da un Gruppo di Lavoro congiunto tra AdG ed altri Uffici dell'Amministrazione preposti alle relazioni esterne.

2.3.5 Indicatori di output che si prevede contribuiscano al conseguimento dei risultati (per asse prioritario)

Tabella 21 - Indicatori di output

ID	Indicatore	Unità di misura	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati
			U	D	T	
3.1-1	Servizi di assistenza tecnica	Numero				MIT (valorizzazione prevista entro la prima seduta del CdS del Programma)
3.1-2	Eventi e incontri di partenariato	Numero				MIT (valorizzazione prevista entro la prima seduta del CdS del Programma)
3.1-3	Prodotti informativi e pubblicitari	Numero				MIT (valorizzazione prevista entro la prima seduta del CdS del Programma)
3.1-4	Prodotti della valutazione	Numero				MIT (valorizzazione prevista entro la prima seduta del CdS del Programma)
3.1-5	Equivalenti a tempo pieno	Numero				MIT (valorizzazione prevista entro la prima seduta del CdS del Programma)

2.3.6 Categorie di operazione (Asse prioritario III)

Tabella 22 - Dimensione 1 – Settore di intervento

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
III	121 Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni	33.750.000
III	122 Valutazione e studi	4.900.000
III	123 Informazione e comunicazione	9.750.000

Tabella 23 - Dimensione 2 – Forma di finanziamento

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
III	01 Sovvenzione a fondo perduto	48.400.000

Tabella 24 - Dimensione 3 – Tipo di territorio

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
III	07 Non pertinente	48.400.000

Tabella 25 - Dimensione 4 – Meccanismi territoriali di attuazione

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	<i>Codice</i>	<i>Importo (in EUR)</i>
III	07 Non pertinente	48.400.000

3) Sezione 3 – Piano di finanziamento

3.1 Dotazione finanziaria a titolo di ciascun fondo e importi della riserva di efficacia dell'attuazione

La Tabella presenta gli importi indicativi, derivati dall'Accordo di Partenariato, in quanto la quantificazione definitiva è subordinata all'avanzamento della preparazione del Programma Operativo.

Tabella 26

Fondo	Categoria di regioni	2015		2016		2017		2018		2019		2020		Totale	
		Dotazione principale	Riserva di efficacia dell'attuazione	Dotazione principale	Riserva di efficacia dell'attuazione	Dotazione principale	Riserva di efficacia dell'attuazione	Dotazione principale	Riserva di efficacia dell'attuazione	Dotazione principale	Riserva di efficacia dell'attuazione	Dotazione principale	Riserva di efficacia dell'attuazione	Dotazione principale	Riserva di efficacia dell'attuazione
FESR	Regioni meno sviluppate	353.169.134	22.542.711	181.904.574	11.610.930	185.545.124	11.843.306	189.258.421	12.080.325	193.045.907	12.322.079	196.908.840	12.568.649	1.299.832.000	82.968.000
FESR	Dotazione speciale per le regioni ultraperiferiche o le regioni nordiche scarsamente popolate													-	-
Totale		353.169.134	22.542.711	181.904.574	11.610.930	185.545.124	11.843.306	189.258.421	12.080.325	193.045.907	12.322.079	196.908.840	12.568.649	1.299.832.000	82.968.000

3.2 Dotazione finanziaria totale per fondo e cofinanziamento nazionale (in EUR)

Tabella 27 - Piano di finanziamento

Asse prioritario	Fondo	Categoria di regioni	Base di calcolo del sostegno dell'UE (Costo totale ammissibile o spesa pubblica ammissibile)	Sostegno UE	Contropartita Nazionale	Ripartizione indicativa della contropartita nazionale		Finanziamento totale	Tasso di cofinanziamento	Per informazione contributo BEI	Dotazione principale (finanziamento totale meno riserva di efficacia dell'attuazione)		Riserva di efficacia dell'attuazione		Importo riserva di efficacia dell'attuazione come proporzione del sostegno UE
						Finanziamento pubblico nazionale	Finanziamento nazionale privato				Sostegno UE	Contropartita nazionale	Sostegno dell'UE	Contropartita nazionale	
				(a)	(b) = (c) + (d)	(c)	(d)	(e) = (a) + (b)	(f) = (a)/(e)	(g)	(h) = (a) - (j)	(i) = (b) - (k)	(j)	(k) = (b) * ((j)/(a))	(l) = (j)/(a) * 100
1	FESR	Meno sviluppate	1.094.956.176	821.217.132	273.739.044	273.739.044	-	1.094.956.176	75,00%	-	770.157.132	256.719.044	51.060.000	17.020.000	6,22%
2	FESR	Meno sviluppate	684.243.824	513.182.868	171.060.956	171.060.956	-	684.243.824	75,00%	-	481.274.868	160.424.956	31.908.000	10.636.000	6,22%
3	FESR	Meno sviluppate	64.533.334	48.400.000	16.133.334	16.133.334	-	64.533.334	75,00%	-	48.400.000	16.133.334			0,00%
Totale	FESR	Meno sviluppate	1.843.733.334	1.382.800.000	460.933.334	460.933.334	-	1.843.733.334	75,00%	-	1.299.832.000	433.277.334	82.968.000	27.656.000	6,00%

Tabella 28 - Iniziativa a favore dell'occupazione giovanile: FSE e dotazioni specifiche all'IOG (se del caso)

[Non applicabile]

Tabella 29 - Ripartizione del piano finanziario per asse prioritario, fondo, categoria di regioni e obiettivo tematico

Asse prioritario	Fondo	Categoria di regioni	Obiettivo tematico	Sostegno dell'Unione	Contropartita nazionale	Finanziamento totale
Asse prioritario 1	FESR	Meno sviluppate	7	821.217.132	273.739.044	1.094.956.176
Asse prioritario 2	FESR	Meno sviluppate	7	513.182.868	171.060.956	684.243.824
Asse prioritario 3	FESR	Meno sviluppate	7	48.400.000	16.133.334	64.533.334
Totale				1.382.800.000	460.933.334	1.843.733.334

Tabella 30 - Importo indicativo del sostegno da usare per obiettivi in materia di cambiamento climatico

Asse prioritario	Importo indicativo del sostegno da usare per obiettivi in materia di cambiamento climatico	Proporzione del sostegno totale all'Unione al programma operativo
I	336.158.680	24,31%
II	197.602.120	14,29%
Totale	533.760.000	38,60%

4) Sezione 4 - Approccio integrato allo sviluppo territoriale

4.1 Contributo delle azioni previste nell'ambito del programma alle strategie macroregionali e strategie relative ai bacini marittimi, subordinatamente alle esigenze delle aree interessate dal programma così come identificate dallo Stato

Alla Strategia Adriatico-Ionica (EUSAIR) partecipano tutte le Regioni italiane meno sviluppate, in cui interviene anche il PO “Infrastrutture e Reti”, esclusa la Campania.

EUSAIR ha avuto come base programmatica la Comunicazione CE COM(2012)713 ed il *discussion paper* presentato dalla CE (agosto 2013), a cui è seguito un intenso lavoro degli Stati partecipanti (Italia, Slovenia, Croazia, Grecia, Serbia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Albania).

Il percorso di programmazione ha portato all'individuazione di quattro aree di reciproco interesse su cui sono state articolate le priorità d'azione contenute nel Piano d'Azione e le specifiche priorità tematiche:

- **Guidare una crescita innovativa marittima e marina:** promuovere la crescita economica sostenibile e posti di lavoro e opportunità di business nei settori della *blue-economy*.
- **Connettere la regione:** rafforzare i collegamenti della Macroregione attraverso il miglioramento della gestione dei corridoi fluviali e marittimi, nonché l'interoperabilità di tutte le modalità di trasporto.
- **Migliorare la qualità ambientale:** degli ecosistemi tutelando la biodiversità.
- **Turismo sostenibile:** aumentare l'attrattiva turistica, supportando lo sviluppo sostenibile del turismo costiero, marittimo e dell'entroterra, ridurre la stagionalità della domanda e promuovere un marchio regionale comune.

Sono state poi identificate due priorità trasversali: **ricerca e innovazione** e **capacity building**.

Il 26 febbraio 2015 il Comitato Interministeriale per gli Affari Europei ha approvato l'istituzione di una Cabina di Regia nazionale finalizzata a concertare la posizione italiana da esprimere in sede di *governance* sovranazionale.

Il MIT sta fornendo il proprio contributo ai lavori del comitato tecnico per l'attuazione della priorità “Connettere la regione”, di cui l'Italia e la Serbia sono coordinatori, elaborando un programma tecnico-politico di interventi finalizzato, entro il 2020, a:

- raddoppiare la quota del mercato dei container della regione adriatico-ionica, limitandone l'impatto ambientale;
- ridurre del 50% dell'attuale tempo di attesa alle frontiere regionali.

Tutte e tre le linee di azione dell'Obiettivo specifico II.1. del PO "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale" possono contribuire al raggiungimento degli obiettivi macroregionali prefissati, realizzando interventi di:

- cfr. II.1.1. – potenziamento delle infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali dei nodi *Core* interessati anche dalla strategia EUSAIR, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi;
- cfr. II.1.2.- potenziamento dei collegamenti multimodali dei suddetti nodi con la rete globale ("ultimo miglio"), favorendo una logica di unitarietà del sistema;
- cfr. II.1.3. - ottimizzazione della filiera procedurale del trasporto merci, compresa quella doganale, attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo, in una logica di *single window/one stop shop*.

Al fine di dare concreta attuazione alla strategia EUSAIR, l'Autorità di Gestione individuerà i progetti, situati nelle regioni meno sviluppate, che garantiranno il massimo valore aggiunto per il conseguimento degli obiettivi della strategia. Tali operazioni saranno presentate alla Commissione e ne sarà data opportuna informazione al Comitato di Sorveglianza.

5) Sezione 5 - Esigenze specifiche delle zone geografiche particolarmente colpite dalla povertà o dei gruppi bersaglio a più alto rischio di discriminazione o esclusione sociale (Se del caso)

[Sezione non applicabile]

6) Sezione 6 – Esigenze specifiche delle aree geografiche affette da svantaggi naturali o demografici gravi e permanenti (Se del caso)

[Sezione non applicabile]

7) Sezione 7 - Autorità e organismi responsabili della gestione finanziaria, del controllo e dell'audit e ruolo dei partner pertinenti

7.1 Autorità e organismi pertinenti

Tabella 31 - Autorità e organismi pertinenti

Autorità/organismo	Nome dell'autorità o dell'organismo e della sezione o unità	Dirigente dell'autorità o dell'organismo (carica, posizione)
Autorità di gestione	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, Sistemi informativi e statistici – Divisione II Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità	Dirigente
Autorità di pagamento ai sensi dei Regolamenti Comunitari	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale del Personale e degli Affari Generali – Divisione VI	Dirigente
Autorità di Audit	Nucleo di verifica e controllo (NUVEC) presso l'Agenzia per la coesione territoriale ²³	Dirigente
Organismo al quale la Commissione effettuerà i pagamenti	MEF-RGS-Ispettorato IGRUE	Dirigente

²³ L'Autorità di Audit, nel nuovo organigramma risulta incardinata presso l'Unità di Verifica e di controllo del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica, struttura già trasferita all'Agenzia per la coesione territoriale ai sensi dell'art.10 "Misure urgenti per il potenziamento delle politiche di coesione" del decreto-legge 31 agosto 2013, n. 101, recante "Disposizioni urgenti per il perseguimento di obiettivi di razionalizzazione nelle pubbliche amministrazioni", convertito, con modificazioni in legge 30 ottobre 2013 n.125. (Cit. PRA vs 19.11.14). Con il DPCM del 19.11.2014, in attuazione dell'art. 10,c.9 del D.L. n 101 del 2013, si è provveduto alla riorganizzazione del Nucleo tecnico di valutazione e verifica degli investimenti pubblici di cui all'art. 3, comma 5, del decreto-legislativo 5 dicembre 1997, n. 430. Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è stato costituito il Nucleo di valutazione e analisi per la programmazione (NUVAP) e presso l'Agenzia per la coesione territoriale è stato costituito il Nucleo di e controllo (NUVEC).

7.2 Coinvolgimento dei partner pertinenti

7.2.1 Azioni adottate per associare i partner alla preparazione del programma operativo e loro ruolo nelle attività di esecuzione, sorveglianza e valutazione del programma

In conformità con quanto indicato dal Regolamento (UE) n.1303/2013 Disposizioni comuni e dal Regolamento Delegato UE n. 240/2014, ed in linea con quanto già sperimentato nel periodo 2007-2013, l'Autorità di Gestione ha assicurato ed assicurerà il coinvolgimento delle parti sociali e degli altri portatori di interessi in tutte le fasi di preparazione, attuazione, sorveglianza e valutazione del Programma Operativo Infrastrutture e Reti.

Rispetto al coinvolgimento generale dei partner, in coerenza con l'art. 5 del suddetto Regolamento che prevede la garanzia della trasparenza e il coinvolgimento effettivo dei partner pertinenti, l'Autorità di Gestione garantirà costante coinvolgimento ed opportuna informativa sulle modifiche dei contenuti del programma e sul processo di selezione del parco progetti.

Con riferimento al coinvolgimento degli *stakeholders* nella fase di preparazione del Programma si rimanda a quanto trattato nella sezione 12.

Per quanto concerne, in termini generali, l'integrazione del partenariato in fase di attuazione, sorveglianza e valutazione del Programma, essa sarà garantita attraverso:

- una concertazione che valorizzi il contributo delle parti istituzionali, economiche e sociali nella definizione dei criteri, delle modalità e delle procedure più appropriate per dare tempestiva ed efficace attuazione alle azioni del programma;
- l'istituzionalizzazione di strumenti di *governance* di area logistica integrata, attraverso la formalizzazione di protocolli di intesa, accordi di programma quadro, tavoli interministeriali;
- il costante coinvolgimento delle parti istituzionali, economiche e sociali alle attività del Comitato di Sorveglianza;
- la regolare diffusione di informazioni dettagliate, con particolare attenzione alla condivisione dei risultati ed alla valorizzazione dei progetti particolarmente significativi.

Tale approccio risulta essere pienamente in linea con quanto proposto dalla Commissione Europea nell'ambito delle proposte regolamentari presentate e del *Position Paper* formulato per l'Italia.²⁴

7.2.2 Sovvenzioni globali

[Non applicabile]

7.2.3 Sostegno destinato allo sviluppo delle capacità (FSE)

[Non applicabile]

²⁴ Position of the Commission Services' on the development of Partnership Agreement and programmes in ITALY for the period 2014-2020, Ref. Ares(2012)1326063 - 09/11/2012

8) Sezione 8 - Coordinamento tra i fondi, il FEASR, il FEAMP e altri strumenti di finanziamento dell'unione e nazionali e con la BEI

Si segnala come all'interno della medesima Direzione Generale siano incardinati tanto l'Autorità di gestione del Programma Operativo, che l'Ufficio *focal-point* per il *Connecting Europe Facility*, così come la divisione incaricata dei Programmi di Cooperazione territoriale, al cui interno sono ricomprese, peraltro, le competenze sulla macro regione adriatico-ionica. La sinergia garantita dall'univocità della Direzione competente garantirà un flusso costante di informazioni e d una regia unica.

Più in generale, la garanzia di coordinamento tra i fondi e di coerenza con la strategia macroregionale EUSAIR è data a monte dall'esistenza del Comitato per la politica regionale unitaria", che, per l'intero periodo di programmazione, svolge il ruolo di garanzia di approccio unitario per tutti i programmi dei fondi ESI 2014-2020.

Inoltre, l'Agenzia per la Coesione Territoriale, prevista dall'art 10 della legge 125 del 30 ottobre 2013, avrà tra le sue competenze il monitoraggio sistematico degli interventi, l'accompagnamento e supporto delle amministrazioni centrali e regionali titolari degli interventi finanziati dai fondi strutturali e dal Fondo sviluppo e coesione.

9) Sezione 9 - Condizionalità ex ante

9.1 Condizionalità ex ante

Con riferimento alle condizionalità ex ante di cui all'art. 19 del Reg. (UE) n° 1303/2013, per quanto riguarda l'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", è richiesta la disponibilità *di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti che soddisfi i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica e definisca il contributo allo spazio unico europeo dei trasporti conforme all'articolo 10 del Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio*, i cui connotati specifici sono dettagliati dall'allegato XI del Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013.

Attraverso il processo di approfondimento condotto nell'ambito del Tavolo Condizionalità ex Ante per l'OT 7, promosso dal MISE-DPS (oggi dall'Agenzia per la Coesione Territoriale) e co-presieduto dal MIT a partire dal mese di febbraio 2012, si è pervenuti alla determinazione di soddisfare la sopra illustrata condizionalità attraverso la riforma dell'attuale Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF).

Il DEF, disciplinato dalla L. 7 aprile 2011 n. 39 e s.m.i., costituisce infatti il principale strumento di programmazione della politica economica e di bilancio nazionale e traccia, in una prospettiva di medio-lungo termine, gli impegni, sul piano del consolidamento delle finanze pubbliche, e gli indirizzi, sul versante delle diverse politiche pubbliche, adottati dall'Italia per il rispetto del Patto di Stabilità e Crescita europeo e il conseguimento degli obiettivi di crescita intelligente, sostenibile e solidale definiti nella Strategia Europa 2020. Il Documento enuncia, pertanto, le modalità e la tempistica attraverso le quali l'Italia intende conseguire il risanamento strutturale dei conti pubblici e perseguire gli obiettivi in materia di occupazione, innovazione, istruzione, integrazione sociale, energia e sostenibilità ambientale definiti nell'ambito dell'Unione europea. In questo contesto, l'Allegato Infrastrutture, ai sensi dell'art. 41 della L. 214/2011 e s.m.i., costituisce il sostanziale **quadro di riferimento strategico infrastrutturale** ed è stato ritenuto – ferma restando un'operazione di revisione metodologica – in grado di definire le priorità per gli investimenti in materia di assi principali della rete TEN-T e rete globale in cui si prevedono investimenti del FESR e del Fondo di Coesione, nonché le altre componenti stabilite dal Regolamento medesimo.

Il ruolo dell'Allegato in funzione del soddisfacimento delle Condizionalità ex ante OT 7 è stato formalizzato nel 10° Allegato Infrastrutture del settembre 2012 e, successivamente, ribadito dagli aggiornamenti 2013 (11° Allegato) e 2014. La versione dell'aprile 2014 contiene l'indice ragionato della nuova configurazione del documento, mentre nella successiva Nota di Aggiornamento al DEF, adottata dal Consiglio dei Ministri il 30 settembre 2014, è stata recepita una prima consistente e compiuta integrazione.

Il successivo aggiornamento in Allegato al Documento di Economia e Finanze esaminato dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2015 ha previsto una formulazione rivista tesa a recepire, tra l'altro, le osservazioni formulate dai Servizi della Commissione Europea (nell'ambito dell'incontro tecnico del giugno 2014) in merito alla necessità di restituire all'interno di un unico documento tutte le informazioni volte a soddisfare le condizionalità ex ante, oltre che a dare conto delle evoluzioni intervenute in materia di programmazione settoriale con specifico riferimento alla predisposizione dei piani nazionali in materia aeroportuale e portuale.

Alla luce del fatto che l'esercizio di autovalutazione delle condizionalità ex ante generali "Appalti pubblici" e "Aiuti di Stato" si è attestato a livello nazionale e che ai fini del raggiungimento del pieno soddisfacimento di tali condizionalità è stato redatto apposito Piano d'Azione nazionale allegato all'AdP, la rilevazione del raggiungimento, per l'Italia, di tali condizionalità dovrà essere svolta a livello complessivo di Stato membro. Nella Tabella 33 che segue si riportano i Piani di azione di propria competenza.

Con riferimento alla condizionalità ex ante "normativa ambientale" (G6), si prende atto delle nuove indicazioni temporali contenute nella lettera prot. 1267 del Sottosegretario Claudio De Vincenti alla Commissaria Cretu in data 16 luglio 2015.

Gli interventi realizzati nell'ambito del Programma ai quali si applichi l'allegato II della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (VIA), fino al 31 dicembre 2015 ovvero fino alla data antecedente nella quale sia dichiarata la conformità della normativa nazionale di attuazione alla medesima direttiva, sono assoggettati alle procedure di valutazione di impatto ambientale e di verifica di assoggettabilità a VIA, nel rispetto delle previsioni della direttiva comunitaria.

Tabella 32 - Condizionalità ex ante applicabili e valutazione dell'ottemperanza delle stesse

Condizionalità ex ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata: Sì/No/In parte	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
G 4 Appalti pubblici – Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE	Assi I, II e III	In parte	Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi	In parte	Cfr. Accordo di Partenariato	Cfr. Accordo di Partenariato
			Dispositivi a garanzia della trasparenza nelle procedure di aggiudicazione dei contratti	In parte	Cfr. Accordo di Partenariato	Cfr. Accordo di Partenariato
			Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE	In parte	Cfr. Accordo di Partenariato	Cfr. Accordo di Partenariato
			Dispositivi a garanzia della capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici.	In parte	Cfr. Accordo di Partenariato	Cfr. Accordo di Partenariato
G 5 Aiuti di Stato – Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE	Assi I e II	In parte	Dispositivi per l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato	In parte	Cfr. Accordo di Partenariato	Cfr. Accordo di Partenariato
			Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE	In parte	Cfr. Accordo di Partenariato	Cfr. Accordo di Partenariato
			Dispositivi che garantiscano la capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato	In parte	Cfr. Accordo di Partenariato	Cfr. Accordo di Partenariato

Condizionalità ex ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata: Sì/No/In parte	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
G 6 Normativa ambientale connessa alla valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e alla valutazione ambientale strategica (VAS) - Esistenza di dispositivi che garantiscono l'applicazione efficace della normativa dell'Unione in materia ambientale connessa alla VIA e alla VAS	Assi I e II	In parte	Dispositivi per l'applicazione efficace della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (VIA) e della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (VAS)	No	D. Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. Procedura di Infrazione n. 209_2086. Applicazione della Direttiva 85/337/CEE. Parere motivato Art. 258 TFUE (ex art. 226 TCE).	Cfr. Accordo di Partenariato
			Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione delle direttive VIA e VAS	Sì	Criterio soddisfatto a livello nazionale	Cfr. Accordo di Partenariato
			Dispositivi per garantire una sufficiente capacità amministrativa	Sì	Criterio soddisfatto a livello nazionale	Cfr. Accordo di Partenariato
G 7 Sistemi statistici e indicatori di risultato - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi	Assi I, II e III	In parte	Esistenza di dispositivi per la raccolta puntuale e l'aggregazione di dati statistici che comprendono i seguenti elementi:	Sì		

Condizionalità ex ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata: Sì/No/In parte	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
			- l'identificazione delle fonti e la presenza di meccanismi per garantire la convalida statistica;	Sì	L'Ufficio di Statistica del MIT, facente capo alla Direzione Generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione fa parte del SISTAN (Sistema Nazionale di Statistica), quale soggetto fornitore di dati ufficiali. L'ISTAT effettua rilevazioni periodiche sul tema dei trasporti	L'ufficio di statistica del MIT redige, in collaborazione con le altre Amministrazioni Pubbliche Centrali e Periferiche, l'Istat e numerosi Enti, Aziende ed Istituti di ricerca di settore il "Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti", che rappresenta uno strumento informativo di grande rilevanza nel panorama delle statistiche ufficiali di settore. L'ISTAT in virtù delle convenzioni stipulate con il DPS effettua una serie di rilevazioni sul tema dei trasporti utili a fotografare la situazione del Paese. In particolare all'interno della Banca dati di Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo è disponibile la serie storica dei principali indicatori riferiti a trasporti e mobilità.
			- dispositivi per la pubblicazione e la disponibilità al pubblico di dati aggregati;	Sì	A livello nazionale si garantisce la disponibilità dei seguenti dati con disaggregazione territoriale almeno regionale: - Banca dati DPS-ISTAT di Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo www.istat.it/it/archivio/16777 - Atlante statistico delle infrastrutture www.istat.it/it/archivio/41899 - Portale OpenCoesione	L'aggiornamento periodico delle informazioni contenute nelle diverse Banche dati è differenziato tra indicatori in funzione della frequenza delle rilevazioni che forniscono i dati di base ed ha, generalmente, cadenza annuale.

Condizionalità ex ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata: Sì/No/In parte	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
					sull'attuazione dei progetti delle politiche di coesione (www.opencoesione.gov.it)	
			Un sistema efficace di indicatori di risultato che comprenda: - la selezione di indicatori di risultato per ciascun programma atti a fornire informazioni sui motivi che giustificano la selezione delle azioni delle politiche finanziate dal programma;	Sì	Il MIT partecipa ad Accordi e Convenzioni con l'Istat ed altri enti produttori per la fornitura di dati statistici tempestivi, sistematici e con adeguato dettaglio territoriale	
			- la fissazione di obiettivi per tali indicatori;	No	Il MIT partecipa ad Accordi e Convenzioni con l'Istat ed altri enti produttori per la fornitura di dati statistici tempestivi, sistematici e con adeguato dettaglio territoriale	
			- il rispetto per ciascun indicatore dei seguenti requisiti: solidità e validazione statistica, chiarezza dell'interpretazione normativa, sensibilità alle politiche, raccolta puntuale dei dati;	Sì	Il MIT partecipa ad Accordi e Convenzioni con l'Istat ed altri enti produttori per la fornitura di dati statistici tempestivi, sistematici e con adeguato dettaglio territoriale	

Condizionalità ex ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata: Sì/No/In parte	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
		Sì	Esistenza di procedure per garantire che tutte le operazioni finanziate dal programma adottino un sistema efficace di indicatori.	Sì	Tutte le operazioni sono gestite tramite il sistema informativo dedicato <i>web-based</i> del PON. Il sistema informativo del Programma, in linea con il Protocollo per il Monitoraggio Unitario dei progetti, garantisce l'esistenza di procedure atte a collegare il set di indicatori di realizzazione e risultato del Programma alle singole operazioni e a gestire il processo di aggiornamento e validazione delle informazioni.	Il Sistema informativo del PON è un'applicazione <i>web-based</i> che integra funzioni di gestione e monitoraggio, funzioni di supporto ai controlli, funzioni di rendicontazione e certificazione della spesa, funzioni conoscitive e di analisi. Il Sistema è interconnesso con il sistema MONIT gestito da IGRUE per il Monitoraggio Unitario dei Progetti (Base Dati Unitaria).
7.1 Trasporti: Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale) che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T	Assi I, II e III	No	1) Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti che soddisfino i requisiti giuridici per una VAS:	No	- L. 7 aprile 2011 n. 39 e s.m.i., che istituisce il DEF, e ne individua i contenuti - art. 41 della L. 214/2011 e s.m.i. (allegato infrastrutture) - Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III - pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254.pdf Delibera CIPE n. 26 del 1/8/2014 (G.U. 5/01/2015)	-Attraverso il processo di approfondimento condotto nell'ambito del Tavolo Condizionalità ex Ante promosso dal MISE-DPS a partire dal mese di febbraio 2012 si è pervenuti alla determinazione di soddisfare la condizionalità attraverso la riforma dell'attuale Allegato Infrastrutture al DEF. -L'Allegato Infrastrutture al DEF assume le priorità generali di cui all'articolo 10 del reg. (UE) n. 1315/2013 e individua il contributo al loro raggiungimento comprese le priorità specificate. Il documento è sottoposto VAS in ossequio alla normativa comunitaria e nazionale.
			a) il contributo allo spazio unico europeo dei trasporti (art.10 del Reg. (UE) n.1315/2013, comprese le priorità per gli investimenti in materia di: i) assi principali della rete TEN-T e globale in cui si prevedono investimenti del FESR e del FSC;	No		

Condizionalità ex ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata: Sì/No/In parte	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
			ii) un piano realistico e maturo di progetti per i quali si prevede un sostegno da parte del FESR e del Fondo di coesione.	In parte		--La nuova articolazione prevede una specifica sezione dedicata alla definizione del piano di progetti realistici e maturi (compresi una tabella di marcia e un quadro di bilancio) conforme alle indicazioni contenute nelle linee guida e afferente alle diverse modalità
			2) Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	No		Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle misure indicate.
7.2 Ferrovie: Esistenza nell'ambito di uno o più piani o quadri generali dei trasporti di una sezione specifica dedicata allo sviluppo delle ferrovie conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale) che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T. Gli investimenti coprono <i>assets</i> mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità	ASSE I e II	No	1) Esistenza di una sezione dedicata allo sviluppo della rete ferroviaria all'interno di uno o più piani o quadri di cui sopra che soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica e definiscano un piano di progetti realistici e maturi (compresi una tabella di marcia e un quadro di bilancio):	No	Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III – pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254	- La nuova articolazione dell'Allegato Infrastrutture prevede la trattazione specifica della tematica, sia nella parte di analisi che in quella di programmazione Il documento è sottoposto VAS in ossequio alla normativa comunitaria e nazionale --Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle misure indicate
			2) Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	No		Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle misure indicate.

Condizionalità ex ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata: Sì/No/In parte	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
7.3 Altri modi di trasporto tra cui la navigazione interna e il trasporto marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali - l'esistenza all'interno di uno o più piani o quadri generali dei trasporti, di una sezione specifica sulla navigazione interna e sul trasporto marittimo, sui porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, che contribuiscono a migliorare la connettività della rete, l'accessibilità alla rete globale e centrale TEN-T (..)	ASSI II e III	No	1) Esistenza di una sezione sulla navigazione interna e sul trasporto marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali nell'ambito di uno o più piani o di uno o più quadri dei trasporti che:			La nuova articolazione dell'Allegato Infrastrutture prevede la trattazione specifica della tematica, sia nella parte di analisi che in quella di programmazione
			a) soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica;	No	Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III – pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254	Il documento è sottoposto VAS in ossequio alla normativa comunitaria e nazionale.
			b) definiscano un piano di progetti realistici e maturi (tra cui un calendario e quadro di bilancio);	In parte		La nuova articolazione prevede una specifica sezione dedicata alla definizione del piano di progetti realistici e maturi (compresi una tabella di marcia e un quadro di bilancio) conforme alle indicazioni contenute nelle linee guida e afferente alle diverse modalità.
			2) Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	No		Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle misure indicate.

9.2 Descrizione delle azioni volte a ottemperare alle condizionalità ex ante, degli organismi responsabili e calendario

Tabella 33 - Azioni volte a ottemperare alle condizionalità ex ante generali

Condizionalità ex ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
G 4 Appalti pubblici – Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE Ai fini del pieno soddisfacimento della condizionalità "Appalti pubblici", è stato redatto un apposito Piano d'Azione nazionale allegato all'AdP. Per tutti i Programmi Operativi FESR dell'Italia interessati da questa condizionalità, la rilevazione del raggiungimento della condizionalità stessa sarà basata prioritariamente su tale Piano d'Azione. A valle delle azioni prioritarie definite nella Tavola 13 dell'AdP (Condizionalità ex ante generali applicabili a livello nazionale che risultano "non soddisfatte" o "parzialmente soddisfatte"), i cui organismi responsabili sono necessariamente individuati a livello centrale, l'Autorità di Gestione potrà implementare delle azioni aggiuntive specifiche a livello di Programma	Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi	<i>Azione 1 a livello di PO:</i> recepimento da parte dell'Autorità di gestione del PON dei lavori del Gruppo di lavoro sulla riforma del sistema degli appalti pubblici attraverso il coordinamento con la Struttura del MIT referente all'interno del Gruppo di lavoro per le azioni n. 2, 3 e 5 e attuazione, per quanto di competenza, della strategia nazionale elaborata dal Gruppo, anche attraverso la predisposizione e diffusione ai beneficiari e alle stazioni appalti di documentazione informativa.	31/12/2016	Autorità di Gestione
	Dispositivi a garanzia della trasparenza nelle procedure di aggiudicazione dei contratti	<i>Azione 1 a livello di PO:</i> applicazione, da parte delle stazioni appaltanti coinvolte nell'attuazione del PON degli strumenti di <i>e-procurement</i> individuati a livello centrale dall'amministrazione competente.	31/12/2016	Autorità di Gestione
		<i>Azione 2 a livello di PO:</i> diffusione a tutti i soggetti coinvolti nell'attuazione del PON delle linee guida in materia di aggiudicazione di appalti pubblici c.d. sottosoglia e applicazione delle stesse da parte dell'Autorità di Gestione del PON.	31/12/2015	Autorità di Gestione
	Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE	<i>Azione 1 a livello di PO:</i> predisposizione di azioni di formazione in materia di appalti pubblici destinate alle Stazioni appaltanti, ai beneficiari, all'AdG e all'AdA, coinvolti direttamente nella gestione ed attuazione del PON.	31/12/2015	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Condizionalità ex ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
	Dispositivi a garanzia della capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici.	<i>Azione 2 a livello di PO:</i> partecipazione al forum informatico interattivo (se necessario creando all'interno del sito istituzionale del MIT l'apposito collegamento) delle AdG creato dall'Agenzia per la coesione territoriale in materia di appalti pubblici.	31/12/2015	Autorità di Gestione
		<i>Azione 1 a livello di PO:</i> partecipazione agli incontri formativi e seminariali organizzati dal DPE e dall'Agenzia per la coesione territoriale, in partenariato con la CE e disseminazione di informazioni e risultati anche presso gli organismi intermedi, le stazioni appaltanti e i principali beneficiari del PON.	31/12/2015	Autorità di Gestione
		<i>Azione 2 a livello di PO:</i> individuazione/ costituzione presso la propria AdG e AdA di strutture con competenze specifiche incaricate dell'indizione di gare di appalti pubblici e/o, comunque, responsabili del rispetto della relativa normativa e partecipazione alla rete nazionale delle strutture/risorse dedicate alla verifica della corretta interpretazione ed attuazione della normativa in materia di appalti pubblici.	31/12/2015	Autorità di Gestione
G 5 Aiuti di Stato – Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE Ai fini del pieno soddisfacimento della condizionalità "Aiuti di Stato", è stato redatto un apposito Piano d'Azione nazionale allegato all'AdP. Per tutti i Programmi Operativi FESR dell'Italia interessati da questa condizionalità, la	Dispositivi per l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	<i>Azione 1 a livello di PO:</i> invio alla Banca dati anagrafica delle agevolazioni (BDA) curata dal MISE, per quanto di competenza, di tutte le informazioni relative ad eventuali misure di aiuti di Stato cofinanziate a valere sul PON.	31/12/2016	Autorità di Gestione
		<i>Azione 2 a livello di PO:</i> in caso di concessione di un aiuto di Stato, istituzione dell'obbligo per il soggetto concedente l'aiuto, di consultare sul sito delle amministrazioni competenti al recupero l'elenco dei destinatari di ordini di recupero di aiuti illegali.	31/12/2015	Autorità di Gestione

Condizionalità ex ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
rilevazione del raggiungimento della condizionalità stessa sarà basata prioritariamente su tale Piano d'Azione. A valle delle azioni prioritarie definite nella Tavola 13 dell'AdP (Condizionalità ex ante generali applicabili a livello nazionale che risultano “non soddisfatte” o “parzialmente soddisfatte”), i cui organismi responsabili sono necessariamente individuati a livello centrale, l'Autorità di Gestione potrà implementare delle azioni aggiuntive specifiche a livello di Programma	Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE	<i>Azione 1 a livello di PO:</i> realizzazione di incontri formativi in materia di aiuti di Stato rivolti a tutti i soggetti coinvolti nella materia all'interno del PON.	31/12/2015	Autorità di Gestione
		<i>Azione 2 a livello di PO:</i> partecipazione agli incontri formativi e seminariali organizzati dalle amministrazioni centrali, in partenariato con la CE, e diffusione a livello di tutti i soggetti coinvolti nell'attuazione della normativa in materia di aiuti di Stato nell'ambito del PON delle informazioni e dei risultati degli incontri formativi in oggetto.	31/12/2015	Autorità di Gestione
		<i>Azione 3 a livello di PO:</i> partecipazione al workshop del MISE dedicato alla funzionalità del nuovo Registro nazionale degli aiuti e diffusione nell'ambito del PON delle conoscenze necessarie al suo utilizzo.	31/12/2016	Autorità di Gestione
		<i>Azione 4 a livello di PO:</i> trasmissione alle amministrazioni centrali competenti delle informazioni relative alle misure di aiuti di Stato di interventi cofinanziati dal PON ai fini della creazione dell'apposita sezione all'interno di Open Coesione.	31/12/2016	Autorità di Gestione
		<i>Azione 5 a livello di PO:</i> partecipazione al forum informatico interattivo delle AdG creato dalle amministrazioni centrali in materia di aiuti di Stato cofinanziati dai fondi SIE.	31/12/2015	Autorità di Gestione
		<i>Azione 6 a livello di PO:</i> individuazione presso la propria AdG dei soggetti con specifiche competenze incaricati dell'attuazione della normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato in accordo con l'Agenzia per la coesione territoriale.	31/12/2015	Autorità di Gestione

Condizionalità ex ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
	Dispositivi che garantiscano la capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato	<i>Azione 1 a livello di PO:</i> attuazione del proprio Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA).	31/12/2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
		<i>Azione 2 a livello di PO:</i> istituzione, presso l'Autorità di Gestione di un'apposita struttura/risorsa competente in materia di aiuti di Stato o potenziamento delle risorse eventualmente già presenti, in raccordo con l'Agenzia per la coesione territoriale.	30/06/2016	Autorità di Gestione
		<i>Azione 3 a livello di PO:</i> individuazione delle figure incaricate dell'invio delle informazioni alla BDA e partecipazione agli appositi workshop organizzati a cura del MISE.	31/12/2016	Autorità di Gestione
		<i>Azione 4 a livello di PO:</i> messa a disposizione delle informazioni e partecipazione ai meccanismi di accompagnamento, verifica e monitoraggio istituiti dalle amministrazioni centrali e riguardanti le misure di adeguamento adottate dalle amministrazioni concedenti le agevolazioni.	31/12/2015	Autorità di Gestione
G 6 Normativa ambientale connessa alla valutazione dell'impatto ambientale (VIA) e alla valutazione ambientale strategica (VAS) - Esistenza di dispositivi che garantiscono l'applicazione efficace della normativa dell'Unione in materia ambientale connessa alla VIA e alla VAS	Dispositivi per l'applicazione efficace della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (VIA)	Cfr. Accordo di Partenariato Gli interventi realizzati nell'ambito del Programma ai quali si applichi l'allegato II della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (VIA), fino al 31 dicembre 2015 ovvero fino alla data antecedente nella quale sia dichiarata la conformità della normativa nazionale di attuazione alla medesima direttiva, sono assoggettati alle procedure di valutazione di impatto ambientale e di verifica di assoggettabilità a VIA, nel rispetto delle previsioni della direttiva comunitari.	31/12/2015	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Condizionalità ex ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
G 7 Sistemi statistici e indicatori di risultato - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi	Un sistema efficace di indicatori di risultato che comprenda - la fissazione di obiettivi per tali indicatori;	Quantificazione del valore di base alla data disponibile più recente e del valore obiettivo al 2023 per il seguente indicatore: 1) traffico ferroviario merci generato da porti e interporti. L'indicatore sarà quantificato dal Dipartimento Politiche di Coesione a seguito della disponibilità dei dati da parte del Sistema Statistico Nazionale con cui il Dipartimento Politiche di Coesione ha avviato le istruttorie tecniche, così come riportato nell'Accordo di Partenariato. La quantificazione sarà comunicata al Comitato di Sorveglianza del Programma e riportata nel Rapporto Annuale di Esecuzione della pertinente annualità.	31/12/2015	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche di Coesione

Tabella 34 - Azioni volte a ottemperare alle condizionalità ex ante tematiche

Condizionalità ex ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
7.1 Trasporti: Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale) che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T	Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti che soddisfatti i requisiti giuridici per una valutazione ambientale e definisca:	• Predisposizione del documento preliminare ambientale, interlocuzione con Autorità competente e avvio procedura di scoping sulla bozza dell'Allegato Infrastrutture coerente con i criteri contenuti nelle linee guida EAC. Interlocuzione con DG Regio e DG Move.	08/2015	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
		• Esame in CdM dell'Allegato alla Nota di Aggiornamento al DEF, trasmissione alle Camere per deliberazioni parlamentari.	09/2015	
		• Conclusione dell'iter di approvazione parlamentare e trasmissione alla Conferenza Unificata. Conclusione della procedura di <i>scoping</i>	10/2015	
		• Predisposizione del Rapporto Ambientale, della sintesi non tecnica e delle eventuali revisioni alla stesura dell'Allegato, Comunicazione all'Autorità competente e avvio della consultazione pubblica	11/2015	
		• Acquisizione Intesa in Conferenza Unificata, conclusione della consultazione pubblica e avvio dell'istruttoria da parte dell'Autorità competente per l'espressione del parere motivato	01/2016	
		• Predisposizione del parere DM di concerto (MATTM e MIBACT), stesura definitiva dell'Allegato, Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica e conferma in Consiglio dei Ministri (approvazione definitiva)	04/2016	
		• Trasmissione al CIPE e avvio istruttoria	05/2016	
		• Delibera CIPE e pubblicazione	06/2016	

Condizionalità ex ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
	- il contributo allo spazio unico europeo dei trasporti conforme all'articolo 10 del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, comprese le priorità per gli investimenti in materia di: • assi principali della rete TEN-T e rete globale in cui si prevedono investimenti del FESR e del Fondo di coesione; • viabilità secondaria	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
	- un piano realistico e maturo riguardante i progetti per i quali si prevede un sostegno da parte del FESR e del Fondo di Coesione	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	
	- Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	
7.2 Ferrovie: Esistenza nell'ambito di uno o più piani o quadri generali dei trasporti di una sezione specifica dedicata allo sviluppo delle ferrovie conformemente all'assetto istituzionale degli Stati membri (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale) che sostiene lo sviluppo	Esistenza di una sezione dedicata allo sviluppo della rete ferroviaria all'interno di uno o più piani o quadri di cui sopra che soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica e definiscano un piano di progetti realistici e maturi (compresi una tabella di marcia e un quadro di bilancio);	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici

Condizionalità ex ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale TEN-T. Gli investimenti coprono <i>assets</i> mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità	Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
7.3 Altri modi di trasporto tra cui la navigazione interna e il trasporto marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali - l'esistenza all'interno di uno o più piani o quadri generali dei trasporti, di una sezione specifica sulla navigazione interna e sul trasporto marittimo, sui porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, che contribuiscono a migliorare la connettività della rete, l'accessibilità alla rete globale e centrale TEN-T (..)	Esistenza di una sezione sulla navigazione interna e sul trasporto marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali nell'ambito di uno o più piani o di uno o più quadri dei trasporti che:	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
	- soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica;	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
	- definiscano un piano di progetti realistici e maturi (tra cui un calendario e quadro di bilancio);	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
	Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	cfr. supra	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici

10) Sezione 10 - Riduzione degli oneri amministrativi per i beneficiari

L'esperienza nella programmazione comunitaria ha evidenziato come la maggior parte della documentazione esaminata dagli organismi di controllo sia necessaria a giustificare una minima parte della spesa richiesta a rimborso: molto dello sforzo profuso è assorbito nella raccolta e nella verifica dei documenti, invece che essere concentrata al raggiungimento dei risultati.

La Commissione Europea ha quindi avviato una serie di politiche di intervento volte ad alleggerire i beneficiari dagli oneri amministrativi con l'obiettivo di semplificare e migliorare il contesto di riferimento.

Le nuove misure di semplificazione si sono rivelate uno strumento utile ad alleggerire il carico amministrativo per i beneficiari e per gli organismi di gestione, contribuendo ad un maggiore utilizzo dei Fondi.

Nell'ambito del PON Reti e Mobilità 2007-2013 la semplificazione ha riguardato principalmente il Beneficiario RFI che si è avvalso delle seguenti opzioni: tabelle standard di costi unitari per le spese di personale e di materiali e forfetizzazione dei costi indiretti di investimento²⁵.

La semplificazione rappresenta ora uno degli elementi centrali previsti nella Programmazione 2014-2020, in quanto potrebbe generare i seguenti vantaggi:

- più efficiente attuazione della politica europea nel rispetto degli interessi dei beneficiari;
- distribuzione efficace degli oneri amministrativi a tutti i livelli, nazionale, regionale e UE;
- riduzione dei tempi e dei costi per il raggiungimento degli obiettivi prefissati;
- rafforzamento della certezza giuridica.

Per raggiungere gli obiettivi sopra descritti, saranno implementate le seguenti misure:

²⁵ L'utilizzo delle suddette opzioni ha riguardato circa il 15% delle spese richieste a rimborso dal beneficiario e, a chiusura del PO, le misure di semplificazione implementate potranno incidere su circa € 150 milioni, considerando il budget assegnato a RFI e le caratteristiche dei singoli progetti.

- a) *estensione delle opzioni di semplificazione dei costi a tutti i progetti e a tutti i beneficiari*. In particolare, la *metodologia dei costi forfaitari* per il calcolo dei costi indiretti e le *tabelle standard per unità di costo* per il calcolo dei costi interni (es. spese del personale interno, costo di materiali) saranno definite *ex ante* per tutti i beneficiari, permettendo di definire i costi e l'ammissibilità delle spese sin dalla fase di selezione dei progetti.
- b) *gestione e l'archiviazione elettronica della documentazione di spesa*. Sulla scorta dell'esperienza maturata²⁶, si prevede di gestire e archiviare tutta la documentazione ufficiale del Programma solamente in formato digitale²⁷. L'obiettivo è quello di ridurre le tempistiche nell'espletamento delle procedure amministrative da parte dei beneficiari, e i relativi errori nella raccolta documentale, eliminando inoltre i costi ambientali e procedurali legati alla gestione documentazione cartacea.
- c) *Procedure informatiche intese ad evitare il doppio finanziamento delle spese*. L'evoluzione tecnologia ha portato molti beneficiari a governare i progetti attraverso i propri sistemi informativi. Questa situazione di contesto, rafforzata dalla volontà di gestire la documentazione in formato digitale, rende superate le procedure utilizzate nella programmazione 2007-2013, e consistenti principalmente nell'apposizione del c.d. timbro di annullo sulla documentazione probatoria della spesa. Saranno definite le procedure intese ad evitare il doppio finanziamento delle spese attraverso audit specifici finalizzati a certificare la qualità dei sistemi informativi, dei sistemi di gestione e dei processi operativi utilizzati dai beneficiari.

Programma di riduzione dei tempi e degli oneri dei procedimenti amministrativi. Durante l'esecuzione del PO sarà sviluppato un sistema per il monitoraggio continuo sul livello degli oneri al fine di semplificare le procedure amministrative e ottimizzare i processi di gestione.

- d) *Ulteriori azioni*. Saranno individuate nuove aree di intervento per la riduzione degli oneri amministrativi anche in risposta all'aggiornamento del contesto di riferimento nel corso della Programmazione.

²⁶ RFI nel corso della Programmazione precedente aveva avviato un percorso di rendicontazione e archiviazione delle spese in formato digitale solo per alcuni documenti (materiali e personale)

²⁷ Si lascia comunque la possibilità di poter consultare la documentazione originale se redatta nel formato cartaceo.

11) Sezione 11 - Principi orizzontali

11.1 Sviluppo sostenibile

Nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Reg. (CE) 1303/2013, nella preparazione ed esecuzione dei programmi devono essere promossi gli obblighi in materia di tutela dell'ambiente, l'impiego efficiente delle risorse, la mitigazione dei cambiamenti climatici e l'adattamento ai medesimi, la protezione della biodiversità, la resilienza alle catastrofi, nonché la prevenzione e la gestione dei rischi.

A diretta finalità ambientale è da ascrivere l'Obiettivo Tematico 7, su cui poggiano la Strategia del PON "Infrastrutture e Reti" e i relativi Assi che nel favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T, migliorare la mobilità regionale e sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, pongono l'ambizioso obiettivo di concretizzare un sistema di mobilità e trasporto coerente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di sicurezza stabiliti dall'Unione.

Nell'elaborazione del PO e nella selezione dei relativi interventi un ruolo chiave è stato riconosciuto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) svolta nel rispetto delle indicazioni di cui al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., e concepita come uno strumento di aiuto alla decisione in tutte le fasi di definizione del Programma e di selezione degli interventi.

Durante la fase di attuazione del Programma, in coerenza con quanto previsto dal paragrafo 5.2 del QSC, l'AdG del PO assicurerà la piena integrazione dei requisiti di tutela ambientale e dello sviluppo sostenibile e incoraggerà l'adozione di pratiche proprie del *Green Public Procurement*.

L'AdG, su indicazione dell'Autorità Ambientale, terrà informati i diversi livelli di responsabilità in merito alla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria, delle Zone Speciali di Conservazione e delle Zone di Protezione Speciale, nonché in merito alle misure di salvaguardia previste dalle direttive 92/43/CEE "habitat" e dalla Direttiva 2009/147/CE "uccelli selvatici".

Nella realizzazione degli interventi del PO sarà data priorità all'attuazione delle direttive ambientali comunitarie in vigore e al conseguimento degli obiettivi in esse stabiliti, al fine di colmare i ritardi tuttora esistenti nella loro implementazione.

L'integrazione orizzontale del principio di sostenibilità ambientale sarà perseguita dando continuità all'esperienza maturata nell'ambito del PON R&M 2007-2013, così come descritta all'interno del Rapporto Ambientale (RA) VAS, nonché attraverso la valutazione e il monitoraggio degli effetti ambientali degli interventi cofinanziati, effettuato sulla base di quanto definito nell'ambito del processo di valutazione ambientale.

Nello specifico, a partire dagli obiettivi di sostenibilità specifici per il PO, delle aree di criticità/sensibilità ambientali e dei potenziali impatti ambientali descritti nel RA saranno introdotte opportune misure di orientamento alla sostenibilità degli interventi e di mitigazione degli impatti.

L'integrazione della variabile ambientale sarà garantita nel corso dell'attuazione del PO e assumerà particolare significato per gli interventi soggetti alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza Ambientale sui Siti Natura 2000 ai sensi della normativa comunitaria e nazionale, che saranno sviluppate in coerenza con il quadro di riferimento definito nel RA.

Attenzione particolare sarà posta all'impatto dei GP sugli ambiti compresi nella lista dei Siti di Importanza Comunitaria, sulle Zone Speciali di Conservazione e sulle Zone di Protezione Speciale della rete NATURA 2000. Conformemente con l'art. 101 del Reg. 1303, inoltre, l'AdG garantirà che prima dell'approvazione di un GP siano disponibili tutte le informazioni legate all'analisi dell'impatto ambientale, tenendo conto delle esigenze di mitigazione dei cambiamenti climatici e di adattamento ai medesimi e della resilienza alle catastrofi.

Inoltre, il PO non cofinanzierà alcun progetto che non sia conforme agli obiettivi della Direttiva Quadro sulle acque (2000/60/CE) e agli obiettivi della Direttiva sulla qualità dell'aria (2008/50/CE).

Pertanto, si terrà conto dei piani di Gestione dei Bacini Idrografici, dei Piani per la qualità dell'aria e dei Piani della mobilità per garantire coerenza tra tali strumenti e le priorità d'intervento del PO.

Al fine di evidenziare l'andamento delle componenti ambientali, le modalità di controllo e mitigazione in fase di attuazione e l'integrazione della componente ambientale, sarà predisposto, con cadenza annuale, il Report sul monitoraggio e la gestione degli aspetti ambientali del PON. Il Report terrà conto dell'andamento degli indicatori ambientali legati all'attuazione del Programma (cfr. Tab. 8.1 della Sintesi non Tecnica del RA) e degli interventi posti in essere per rilevare i potenziali effetti ambientali negativi connessi con l'attuazione del PON e introdurre le opportune misure correttive, ove necessario. Il monitoraggio consentirà, inoltre, di mettere in evidenza il

positivo contributo del Programma e degli interventi al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti, ivi compreso il contributo al raggiungimento di valori obiettivo e al rispetto di valori limite, fissati dalla normativa di legge applicabile (come nel caso del PM 2.5).

11.2 Pari opportunità e non discriminazione

Il Ministero Infrastrutture e Trasporti, ai sensi dell'art. 16 del Regolamento (CE) del Consiglio 1083/2006, assicura la parità di genere e le pari opportunità in tutte le fasi di programmazione, attuazione, sorveglianza e valutazione del Programma.

L'articolo 7 del Regolamento (UE) n.1303/2013, contenente le disposizioni generali sui Fondi strutturali e di investimento europei, regola l'integrazione della prospettiva di genere e non discriminazione, prevedendo l'obbligo per la Commissione e gli Stati membri di prevenire qualsiasi discriminazione fondata sul sesso o l'orientamento sessuale, l'età, l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità.

A norma del sopracitato art. 7, ma anche dell'art. 5.4 dell'Allegato I dello stesso Regolamento disciplinante la programmazione 2014-2020, l'Autorità di Gestione si impegna ad adottare le misure necessarie per prevenire qualsiasi tipo di discriminazione durante le varie fasi di attuazione dei Fondi, e in particolare nell'accesso agli stessi. Come indicato nell'Accordo di Partenariato, l'integrazione trasversale del principio verrà promossa, in particolare, attraverso:

- il rafforzamento del sistema di *governance* regionale con riferimento alle tematiche di pari opportunità e non discriminazione nelle diverse fasi di programmazione operativa, gestione, monitoraggio e valutazione;
- il ricorso al pieno utilizzo degli strumenti di comunicazione e sensibilizzazione nell'ambito delle attività di informazione e pubblicità del Programma;
- il rafforzamento dei processi partecipativi e della concertazione in tutte le fasi del Programma, mediante il coinvolgimento dei diversi portatori di interessi significativi nel campo delle pari opportunità e della non discriminazione.
- il potenziamento del sistema di sorveglianza e valutazione assicurando, ove pertinente, modalità efficaci di verifica del rispetto del principio con appositi strumenti di monitoraggio e valutazione.

11.3 Parità tra uomini e donne

Secondo quanto previsto dalla normativa italiana ed europea sul tema²⁸, e in ottemperanza al Codice delle pari opportunità tra uomo e donna²⁹, l'Autorità di Gestione si impegna a contrastare qualsiasi forma di discriminazione basata sul sesso, riscontrata sia in fase di appalto pubblico che in corso di realizzazione delle opere.

In particolare, in ottemperanza all'art. 7 del Regolamento (UE) 1303/2013 sulla promozione della parità tra uomini e donne e della non discriminazione, *“gli Stati membri e la Commissione provvedono affinché la parità tra uomini e donne e l'integrazione della prospettiva di genere siano tenute in considerazione e promosse in tutte le fasi della preparazione e dell'esecuzione dei programmi, anche in connessione alla sorveglianza, alla predisposizione di relazioni e alla valutazione”*. L'obbligo è legato non solo alla prevenzione delle discriminazioni, ma anche alla promozione, attraverso un approccio proattivo, della parità tra donne e uomini durante la preparazione ed esecuzione dei programmi.

L'integrazione del principio delle pari opportunità di genere all'interno del Programma Operativo Infrastrutture e Reti costituisce un contributo fondamentale per il raggiungimento della reale efficacia degli interventi, puntando soprattutto sull'inclusione nei processi di trasformazione del sistema produttivo nazionale e regionale.

La parità di genere sarà garantita prevedendo, nell'ambito delle procedure di evidenza pubblica, criteri di selezione e punteggi premiali a vantaggio di quegli interventi che promuovano e favoriscano le pari opportunità con particolare riferimento alla creazione di occupazione femminile.

²⁸ In attuazione della Convenzione sull'eliminazione di tutte le forme di discriminazione contro le donne (CEDAW) ratificata e resa esecutiva con la legge 14 marzo 1985, n. 132, della Convenzione di Istanbul dell'11 maggio 2011 ratificata e resa esecutiva con la legge 27 giugno 2013 n. 77, della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, del Trattato sull'Unione europea (TUE) e del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), delle disposizioni di cui agli artt. 2, 3, 37, 51 e 117, comma 7 della Costituzione, e dello Statuto regionale.

²⁹ Decreto Legislativo 11 aprile 2006, n. 198, "Codice delle pari opportunità tra uomo e donna, a norma dell'articolo 6 della legge 28 novembre 2005, n. 246"

12) Sezione 12 - Elementi distintivi

12.1 Grandi progetti da attuare durante il periodo di programmazione

Tabella 35 - Elenco dei grandi progetti

Progetto	Data di notifica/prese ntazione programmata (anno, trimestre)	Inizio dell'attuazione previsto (anno, trimestre)	Data di completament o prevista (anno, trimestre)	Asse prioritario/pri orità d'investimento
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	2015, IV	2014, I	2017, I	I / 7.a)
Potenziamento tecnologico nodo di Napoli	2015, IV	2014, IV	2017, I	I / 7.a)
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	2015, IV	2013, I	2016, II	I / 7.a)
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	2015, IV	2015, I	2018, I	I / 7.a)
Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo	2015, IV	2008, II	2016, III	I / 7.a)
Potenziamento della linea Catania-Palermo	2016, III	2018, IV	2022, II	I / 7.a)

12.2 Quadro di riferimento dell'efficienza dell'attuazione del programma operativo

Tabella 36 – Quadro di riferimento dell'efficienza dell'attuazione per fondo e categoria di regioni (tabella riassuntiva)

Asse prioritario	Indicatore o fase di attuazione principale	ID	Indicatore o fase di attuazione principale	Unità di misura, ove pertinente	Fondo	Categoria di regioni	Target intermedio per il 2018	Target finale per il 2023
I	Finanziario	F.1	Spesa certificata	Euro	FESR	Meno sviluppate	€ 354.765.801	€ 1.094.956.176
I	Output	CO 12	Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.O. 12)	Km	FESR	Meno sviluppate	0	171,7
I	Output	CO 12a	di cui: TEN-T (C.O. 12.a)	Km	FESR	Meno sviluppate	0	171,7
I	Fase di attuazione principale	K.1.1-1	Lavori avviati in km per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate TEN-T	Km	FESR	Meno sviluppate	120,2	171,7
II	Finanziario	F.2	Spesa certificata	Euro	FESR	Meno sviluppate	€ 184.745.832	€ 684.243.823
II	Output	O.2.1-1	Superficie oggetto di intervento (piazzi, aree logistiche, banchine)	mq	FESR	Meno sviluppate	0	519.800
II	Output	O.2.1-2	Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati	m	FESR	Meno sviluppate	0	2.458
II	Output	O.2.1-3	Materiale rimosso (dragaggi)	mc	FESR	Meno sviluppate	0	5.927.000
II	Output	O.2.2-2	Applicativi e sistemi informatici	Numero	FESR	Meno sviluppate	0	12
II	Fase di attuazione principale	K.2.1-1	Lavori avviati per mq di piazzali, aree logistiche, banchine - superficie oggetto di intervento	mq	FESR	Meno sviluppate	363.860	519.800
II	Fase di attuazione principale	K.2.1-2	Lavori avviati per m di accosti aggiuntivi o riqualificati	m	FESR	Meno sviluppate	1.720	2.458

Asse prioritario	Indicatore o fase di attuazione principale	ID	Indicatore o fase di attuazione principale	Unità di misura, ove pertinente	Fondo	Categoria di regioni	Target intermedio per il 2018	Target finale per il 2023
II	Fase di attuazione principale	K.2.1-3	Lavori avviati per mc di materiale rimosso (dragaggi)	mc	FESR	Meno sviluppate	4.148.900	5.927.000
II	Fase di attuazione principale	K.2.12-1	Lavori avviati per numero di applicativi e sistemi informatici	Numero	FESR	Meno sviluppate	8	12

12.3 Partner pertinenti coinvolti nella preparazione del Programma

L'Autorità di Gestione del PON Reti e Mobilità 2007-2013 ha messo a punto un percorso partenariale strutturato, ampio e articolato di condivisione e di partecipazione del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020, finalizzato a raccogliere suggerimenti, considerazioni, commenti dai diversi *stakeholders* per la definizione della strategia e della lista di progetti previsti – sia nuovi che completamenti.

Il percorso, che ha preso avvio con l'incontro del 4 giugno 2014, si è articolato in una serie di eventi e incontri partenariali ispirati ai principi sanciti nel Codice di condotta europeo sul partenariato adottato dall'Italia e ripreso nel documento Metodi e obiettivi per un uso efficace dei fondi comunitari 2014-2020.

Agli incontri hanno sempre presenziato, oltre all'Amministrazione coinvolta del Ministero Infrastrutture e Trasporti, anche rappresentanti competenti del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica.

La costruzione e progressiva definizione della strategia del Programma Operativo, quindi, si è sostanziata di un confronto partenariale sia con i soggetti istituzionali che con le parti economico-sociali. Tale confronto è avvenuto in diverse sedi e per tappe successive, e ha consentito – a partire da un'analisi delle istanze più generali di intervento – di pervenire all'individuazione dei pilastri strategici del PON sino all'affinamento delle specifiche tipologie di operazioni da sostenere nell'ambito delle azioni definite dall'Accordo di Partenariato per l'Obiettivo Tematico 7.

Di seguito l'elenco degli incontri partenariali propedeutici alla stesura del Programma Operativo "Infrastrutture e Reti" 2014-2020:

- 15-16 maggio 2014 Incontri tenutisi con il Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Territoriale
- 4 giugno 2014 Incontro partenariale con le Regioni
- 10 giugno 2014 Incontro partenariale con gli Enti Beneficiari - Ferrovie
- 11 giugno 2014 Incontro partenariale con gli Enti Beneficiari - Porti e Interporti
- 12 giugno 2014 Incontro partenariale con gli Enti Beneficiari - ITS e Aeroporti
- 16 giugno 2014 Incontro con il Ministero dell'Ambiente
- 18 giugno 2014 Incontro con la Commissione Europea
- 23 giugno 2014 Incontro partenariale con le Regioni e gli Enti Beneficiari
- 11 luglio 2014 Incontro con partenariato economico-sociale e Regioni
- 14 luglio 2014 Incontro con il Ministero dell'Ambiente
- 1 dicembre 2014 Incontro plenario per la discussione delle osservazioni della CE
- 11 dicembre 2014 Tavolo sull'interoperabilità

ALLEGATI

- I. Tavola di corrispondenza tra Priorità di investimento/Assi/Obiettivi specifici-Risultati Attesi
- II. Relazione della Valutazione ex Ante, corredata da una sintesi (obbligatoria) (Riferimento: articolo 55, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013)
- III. Bozza di Dichiarazione di Sintesi Valutazione Ambientale Strategica
- IV. Misure per la consultazione, la partecipazione e la comunicazione
- V. Misure per il monitoraggio degli effetti ambientali
- VI. Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale
- VII. Glossario degli indicatori