



UNIONE EUROPEA
Fondo europeo di sviluppo regionale



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

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>	0
<i>Primo anno</i>	
<i>Ultimo anno</i>	
<i>Ammissibile a partire da</i>	
<i>Ammissibile fino a</i>	
<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	7
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>7</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>25</i>
1.3 <i>Motivazione della dotazione finanziaria</i>	<i>26</i>
2) Sezione 2 - Assi prioritari	29
2.1 <i>Asse prioritario I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T.....</i>	<i>29</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>29</i>
2.1.2 <i>Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione</i>	<i>29</i>
2.1.3 <i>Priorità d'investimento.....</i>	<i>29</i>
2.1.4 <i>Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi</i>	<i>30</i>
2.1.5 <i>Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento</i>	<i>35</i>
2.1.6 <i>Principi guida per la selezione delle operazioni</i>	<i>40</i>
2.1.7 <i>Uso programmato degli strumenti finanziari</i>	<i>42</i>
2.1.8 <i>Uso programmato dei grandi progetti</i>	<i>43</i>
2.1.9 <i>Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni .</i>	<i>45</i>
2.1.10 <i>Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7...</i>	<i>45</i>
2.1.11 <i>Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione</i>	<i>46</i>
2.1.12 <i>Categorie di operazione.....</i>	<i>48</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>49</i>

<i>2.2 Asse prioritario II - Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali</i>	50
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	50
2.2.2 Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione	50
2.2.3 Priorità d'investimento.....	50
2.2.4 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi.....	51
2.2.5 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento (ripartire per priorità d'investimento).....	55
2.2.6 Principi guida per la selezione delle operazioni	60
2.2.7 Uso programmato degli strumenti finanziari	61
2.2.8 Uso programmato dei grandi progetti	62
2.2.9 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni .	63
2.2.10 Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7...	63
2.2.11 Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione	64
2.2.12 Categorie di operazione.....	65
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).....	66
<i>2.3 Asse prioritario III - 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</i>	67
2.3.1 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni, di un obiettivo tematico o di un Fondo	67
2.3.2 Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione	67
2.3.3 Priorità d'investimento.....	67
2.3.4 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi.....	68
2.3.5 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento	71
2.3.6 Principi guida per la selezione delle operazioni	76
2.3.7 Uso programmato degli strumenti finanziari	77
2.3.8 Uso programmato dei grandi progetti	78
2.3.9 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni .	79
2.3.10 Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7...	79
2.3.11 Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione	80

2.3.12	Categorie di operazione.....	82
2.3.13	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).....	83
2.4	<i>Asse prioritario IV – Assistenza Tecnica</i>	84
2.4.1	Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni	84
2.4.2	Fondo e categoria di regioni.....	84
2.4.3	Obiettivi specifici e risultati attesi	84
2.4.4	Indicatori di risultato	85
2.4.5	Indicatori di output che si prevede contribuiscano al conseguimento dei risultati (per asse prioritario).....	90
2.4.6	Categorie di operazione (Asse prioritario IV)	90
3)	Sezione 3 – Piano di finanziamento	92
3.1	<i>Dotazione finanziaria a titolo di ciascun fondo e importi della riserva di efficacia dell'attuazione</i>	92
3.2	<i>Dotazione finanziaria totale per fondo e cofinanziamento nazionale (in EUR)</i>	93
4)	Sezione 4 - Approccio integrato allo sviluppo territoriale	95
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)	95
6)	Sezione 6 – Esigenze specifiche delle aree geografiche affette da svantaggi naturali o demografici gravi e permanenti (Se del caso)	95
7)	Sezione 7 - Autorità e organismi responsabili della gestione finanziaria, del controllo e dell'audit e ruolo dei partner pertinenti	96
7.1	<i>Autorità e organismi pertinenti</i>	96
7.2	<i>Coinvolgimento dei partner pertinenti</i>	96
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.....	96
7.2.2	Sovvenzioni globali	97
7.2.3	Sostegno destinato allo sviluppo delle capacità (FSE).....	97
8)	Sezione 8 - Coordinamento tra i fondi, il FEASR, il FEAMP e altri strumenti di finanziamento dell'unione e nazionali e con la BEI	98
9)	Sezione 9 - Condizionalità ex ante	99
9.1	<i>Condizionalità ex ante</i>	101
9.2	<i>Descrizione delle azioni volte a ottemperare alle condizionalità ex ante, degli organismi responsabili e calendario</i>	105

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 del momento dell'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. La profondità della contrazione del PIL ed i tempi di recupero hanno reso possibile classificare i Paesi in base alla loro resistenza o, meglio, resilienza di fronte a shock economici estremi.¹

In questo frangente, l'Italia ha subito più di altri Paesi l'effetto della recessione, con un tasso di crescita cumulato del PIL sul 2008-2013 del -8,9% inferiore di ben l'8,2% rispetto alla media europea². Naturalmente, diverse sono le cause che hanno portato ad una performance così negativa, alcune di natura strutturale, altre aventi un'origine più propriamente congiunturale.

¹ ECB (2012), Euro Area Labour Markets and the Crisis, European Central Bank Structural Issues Report, Frankfurt: European Central Bank.

² EUROSTAT.

1. La **forte internazionalizzazione dell'economia italiana**, soprattutto di quella settentrionale che, quindi, ha più sofferto della contrazione della domanda internazionale. È, però, importante sottolineare come, in base ai diversi Rapporti 2014 sulle economie regionali della Banca d'Italia, le regioni con una maggiore quota di export sul PIL siano anche quelle che hanno agganciato prima e meglio la ripresa internazionale.
2. L'**alto debito pubblico**, i cui vincoli di sostenibilità erodono la capacità di investimento in conto capitale con una conseguente perdita in termini di crescita potenziale. È, questa, una situazione che colpisce pesantemente il settore dei trasporti, generando strozzature ed un abbassamento dell'efficienza del sistema.
3. La **scarsa capacità innovativa**, derivante anche da una bassa spesa in Ricerca & Sviluppo, soprattutto da parte delle imprese, spesso troppo piccole per trovarvi effettiva convenienza.
4. **Insoddisfacente qualità della regolazione dei mercati**, ivi compresi alcuni segmenti ed alcuni mercati dei trasporti³.
5. **Inadeguata dotazione di capitale umano**, in grado di aumentare la produttività delle imprese.

I fenomeni richiamati *supra* sono, dunque, i maggiori punti di debolezza dell'economia italiana e, nella loro forte eterogeneità spaziale, sono in grado di determinare, con diversi livelli di intensità, una variazione nei divari territoriali di sviluppo.

In siffatto scenario, molto profonde sono state anche le ricadute nel settore dei lavori pubblici e della logistica.

Il contesto economico sub-nazionale

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

³ Su questo punto, però, e per quanto concerne l'oggetto di questo PON, l'Italia, in ottemperanza alle Raccomandazioni del Consiglio Europeo sul Piano Nazionale delle Riforme 2013 (COM(2013) 362 del 29.05.2013), ha di recente istituito l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con il compito specifico di monitorare sulla qualità e l'applicazione della normativa relativa ai settori trasportistici.

PIL meridionale è stato del -10,1%, contro il -5,8% del Centro-Nord.⁴ Di conseguenza, la crisi economica ha comportato un allargamento del classico divario Nord-Sud in termini di sviluppo, rallentando ulteriormente il processo di convergenza.

Anche in questo caso, diverse sono le ragioni per questa elevata fragilità del sistema meridionale⁵:

1. Il **sistema produttivo** è formato mediamente da **imprese con livelli di produttività più bassi** a causa di fattori ambientali, ma anche per un minore impiego di capitale umano nei processi di produzione.
2. I sistemi territoriali sono caratterizzati da una **limitata capacità di esportazione**, una condizione che li ha inizialmente protetti dalla contrazione della domanda internazionale, ma che successivamente, quando si è trattato di riprendere il cammino di crescita, si è rivelata deleteria.
3. L'**amministrazione pubblica** è al contempo un settore rilevante per le economie meridionali, ma anche **meno efficiente rispetto al resto del Paese**⁶. Le dimensioni del settore pubblico hanno costituito anche un'ulteriore fonte di aggravio delle condizioni economiche locali in un momento in cui la spesa pubblica si è ridotta nel Mezzogiorno del 6%, a fronte di una media nazionale dell'1,4%⁷.
4. **Condizioni ambientali** (quali corruzione e criminalità organizzata), **particolarmente sfavorevoli** in alcune aree, hanno ulteriormente danneggiato la capacità di ripresa dell'intera macro area.
5. 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, quali le

⁴ SVIMEZ (2013), Rapporto sull'economia del Mezzogiorno, il Mulino, Bologna.

⁵ M. Draghi, Intervento di apertura al Convegno "Il Mezzogiorno e la politica economica dell'Italia", Roma, 26 novembre 2009, Banca d'Italia.

⁶ Cfr. Banca d'Italia, Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione, Banca d'Italia, 2011.

⁷ E' da rimarcarsi come nella ricerca della Banca d'Italia richiamata nella nota precedente si sottolinei come in circa il 60% dei casi l'inefficienza dell'azione del settore pubblico nel mercato delle infrastrutture nel Mezzogiorno derivi da ritardi nei pagamenti, verosimilmente dovuti a problemi di cassa.

migrazioni, che 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 del 20%, è corrisposta una contrazione della spesa pubblica per i relativi servizi di trasporto del 22%.

Questa situazione richiama due questioni ulteriori:

- a) mentre i servizi ai pendolari subiscono una contrazione, l'offerta di treni ad alta velocità conosce un periodo di espansione feconda, a vantaggio principalmente del Centro-Nord;
- b) l'incremento del numero di pendolari rappresenta un mutamento della forma delle città *de facto*, con una conseguente variazione nella quantità e qualità dei servizi di trasporto domandati.

Se la risoluzione della questione *sub b)* non può essere affrontata nell'ambito del Programma Operativo, un contributo significativo al riequilibrio spaziale della situazione descritta *sub a)* può derivare dalla concentrazione di risorse del PO su alcune tratte (ferroviarie) di particolare rilevanza per il sistema trasportistico meridionale (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 cruciale⁸.

⁸ 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.

La Tabella 1 riporta una lettura comparata di alcuni Paesi dell'UE secondo l'indice LPI⁹, 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 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'Italia si nasconde¹⁰, una grande eterogeneità ed alcune situazioni di particolare difficoltà. E' il caso, ad esempio, dei porti e degli aeroporti che

9 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 5000 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.

¹⁰ Baccelli O. e F. Barontini (2013), *L'Italia in Europa. Le politiche dei trasporti per rimanere in rete*, Egea, Milano.

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.¹¹

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*¹² (Figura 1). L'indicatore, che valuta la competitività delle regioni e fornisce una misura relativamente oggettiva dei vantaggi competitivi di un determinato Paese¹³, si compone di diversi sub-indicatori che vengono successivamente aggregati secondo una metodologia di standardizzazione (dunque, non di selezione), così come proposto dall'OECD.¹⁴ Con particolare riferimento alle infrastrutture, secondo gli indicatori contenuti nell'RCI (densità di autostrade, 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.

¹¹ AT Kearney (2010), *Scenario della logistica in Italia: sintesi delle evidenze*, Confetra.

¹² L'RCI è costruito sulla base di alcuni "pilastri":

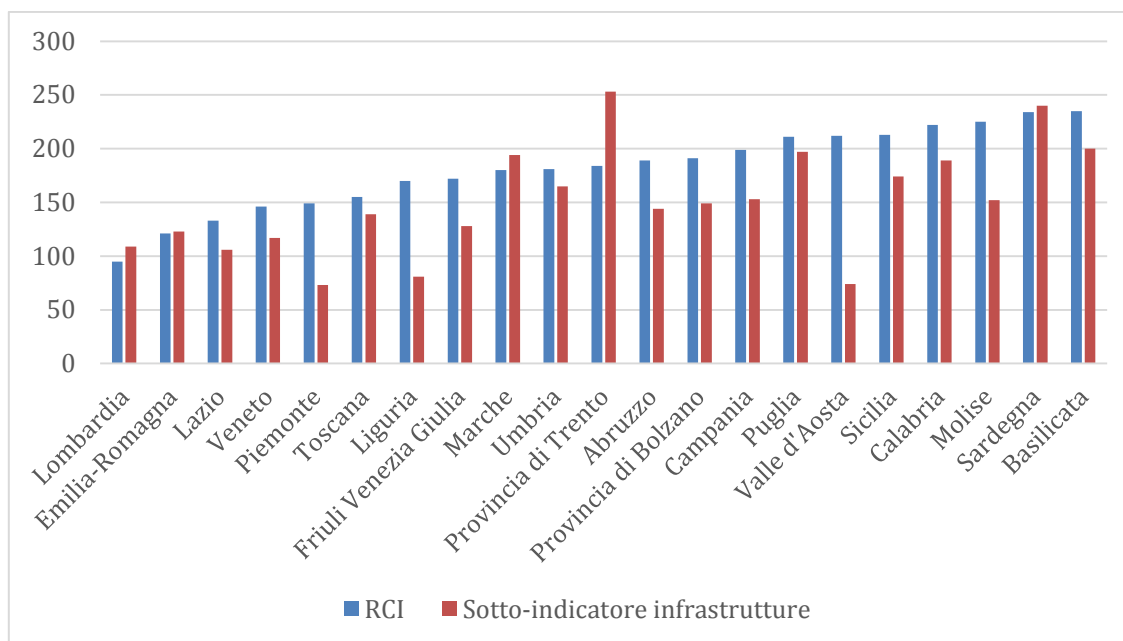
- il pilastro di base, che misura la qualità delle istituzioni, la stabilità macroeconomica, le infrastrutture, la sanità, la qualità dell'istruzione primaria e secondaria;
- il pilastro dell'efficienza, che esprime un giudizio in merito all'istruzione superiore e alla formazione, all'efficienza del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

¹³ European Commission (2010), *EU Regional Competitiveness Index*, Joint Research Centre of the European Union, Ispra.

¹⁴ OECD (2008), *Handbook for constructing composite indicators*, OECD, Parigi.

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.

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 4,66¹⁵. 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

¹⁵ Uniontrasporti (2011), Primo rapporto sulle infrastrutture, Roma.

emergere strozzature “tra” Stati membri e strozzature “interne” allo Stato membro, in particolare, tra “Regioni più sviluppate” e “Regioni meno sviluppate”.

La rete ferroviaria a servizio delle Regioni meno sviluppate è caratterizzata da una minore qualità dell’offerta (con quote relativamente elevate di rete non elettrificata e a singolo binario, pari a oltre il 40% della rete in esercizio per Basilicata, Calabria e Sicilia, e relativamente molto basse di linee a doppio binario elettrificato, che in Sicilia rappresentano solo il 13% dell’estensione totale della rete in esercizio) e da una minore dotazione quantitativa rispetto al resto del territorio nazionale.

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 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 Aeroporti.

Nel 2013, il trasporto aereo 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, nella sua versione più recente, prevede una crescita del mercato fino a 296 milioni di passeggeri entro il 2030.

Il trasporto cargo oggi ammonta a sole 940.000 tonnellate (circa il 2% del volume dei traffici nazionali ed il 40% per valore delle merci trasportate). Il maggiore scalo commerciale rimane Malpensa con circa il 47% del mercato nazionale, seguito dagli aeroporti romani, mentre nel Mezzogiorno, solo l’aeroporto di Catania sembra avere una certa rilevanza, sebbene solo nazionale.

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

- a) **adeguamento della capacità infrastrutturale**, anche attraverso la razionalizzazione e l'efficientamento dell'offerta;
- b) **incremento dell'accessibilità terrestre degli aeroporti, in un'ottica di "ultimo miglio"**, con particolare riferimento a quella ferroviaria.

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 Aeroporti (nella sua ultima versione, non ancora approvata dal Consiglio dei Ministri) richiama esplicitamente il Regolamento Single Sky 2 CE 549/2004 del 10/3/2004 e successive modifiche, 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. In particolare, le azioni che si prospettano sono:

- *enforcement* della legislazione relativa al Cielo Unico con particolare riferimento agli obiettivi ambientali e di efficienza di sistema;
- attuazione del programma SESAR (Single European Sky ATM Research);
- ampliamento delle competenze dell'Agenzia Europea per la Sicurezza e l'Aviazione (EASA) agli aeroporti, alla gestione del traffico aereo ed ai servizi di navigazione aerea;
- avviamento del Piano d'azione per la capacità, l'efficienza e la sicurezza degli aeroporti.

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

La crescita dei trasporti marittimi nel Mediterraneo ha conosciuto ritmi vertiginosi tra il 2000 ed il 2011 con una variazione pari al +55,7%. Nel 2011, a fronte di 7.178 passaggi complessivi (da e verso il Mediterraneo), sono state movimentate 38,64 milioni di TEU.

Tra i principali porti, solo Valencia ha una quota di *transshipment* inferiore al 60%. Gli altri *hub* si aggirano, invece intorno al 90%: Tanger (90%), Algeciras (83%), Cagliari (98%), Gioia Tauro (97%), Taranto (95%), Malta (95%).

Tabella 2 - Traffici nei principali porti del Mediterraneo (milioni di TEU)

Porto	Traffico 2011	Var. % 2005-2011	Quota di mercato 2011
Valencia	4,33	66	20%
Port Said	3,8	135	18%
Algeciras	3,6	10	17%
Marsaxlokk	2,36	79	11%
Gioia Tauro	2,31	-27	11%
Tangeri	2,09	-	10%
Damietta	1,2	6	6%
Cagliari	0,61	-5	3%
Taranto	0,6	-17	3%
Pireo	0,49	65	2%

Fonte: Baccelli e Barontini, op. cit.

La Tabella 2 riporta il mercato dei traffici portuali nel Mediterraneo e fotografa la vertiginosa perdita di competitività dei porti italiani, con Gioia Tauro che presenta, tra il 2005 ed il 2011, una riduzione dei traffici del 27% ed una quota di mercato al 2011 pari all'11%. La medesima caduta verticale dei traffici di *transshipment* si è osservata per i porti di Cagliari (-5%) e di Taranto (-17%).

Nel 2012, il totale delle rinfuse solide e liquide e delle merci varie movimentate dai porti italiani ammontava a circa 459 milioni di tonnellate, di cui 75 milioni movimentate con sistema Ro-Ro. Nel 2006 il totale ammontava a circa 505 milioni di tonnellate, con una quota Ro-Ro di 76 milioni.

In conclusione, considerando le infrastrutture, il network europeo TEN-T, che vede l'Italia attraversata da quattro Corridoi, ha di fatto definito le priorità infrastrutturali nazionali, indicando quali nodi e corridoi sono di rilevanza strategica per l'Unione Europea e per il Paese e quali lo saranno solo una volta completata la maglia fondamentale.

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). Questi interventi di tipo *hard*, dovranno essere necessariamente accompagnati con strumenti regolatori *soft*, sulla base dell'esempio dei Paesi confinanti, che attraverso politiche mirate di *road pricing* (ad esempio la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni in Svizzera o *l'ecotaxe* che entrerà in vigore a Luglio in Francia) e di incentivo al trasferimento modale verso la ferrovia (solo la Svizzera nel 2011 ha

destinato 169 milioni per i sussidi alla gestione dei traffici ferroviari transalpini), stanno accompagnando lo *shift* modale e l'entrata in servizio dei corridoi ferroviari europei.

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. In tale contesto e nell'ottica di uno sviluppo dell'intermodalità, assumono assoluta rilevanza i porti ed i retroporti, visto che la Banca d'Italia ha evidenziato che nel 2011 la quota di mercato rispetto al valore dell'import-export è stata del 14% per la modalità marittima, del 27% per la modalità stradale e del 21% per la modalità aerea.

In questo panorama molto variegato per approcci, strategie e politiche, è possibile ricondurre, con uno sforzo di sintesi, le politiche infrastrutturali attualmente in atto in Italia alle seguenti categorie:

- a) potenziamento significativo della rete ferroviaria ad alta velocità, atta a servire soprattutto le principali città del Centro-Nord;
- b) rafforzamento della competitività della piattaforma logistico-portuale del Nord-Est con accordi di cooperazione tra diverse autorità portuali centri intermodali;
- c) ribilanciamento e riorganizzazione dell'offerta aeroportuale per evitare la cannibalizzazione tra scali, con particolare riferimento al Settentrione;
- d) interventi per il riequilibrio modale (soprattutto Ecobonus e Ferrobonus) che vadano a ridurre soprattutto il traffico autostradale a favore di quello ferroviario e marittimo.

Data la densità di traffico e di infrastrutture puntuali e di rete, il Centro-Nord è naturalmente il principale beneficiario e destinatario degli interventi di cui *supra*. Il Mezzogiorno, d'altro canto, 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.

È in tale contesto che 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 indicati 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 tra la rete ferroviaria TEN-T e i principali nodi urbani, produttivi e logistici e all'ottimizzazione del sistema aeroportuale, contribuendo alla realizzazione del Cielo Unico europeo.

Come anticipato, uno dei fattori che minano alle fondamenta la competitività delle imprese italiane è rappresentato dagli alti costi di trasporto logistico. Contemporaneamente, è obiettivo dell'Accordo di Partenariato quello di garantire un maggiore riequilibrio modale, favorendo l'intermodalità.

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 ad almeno **cinque "Aree Vaste Intermodali"**, 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. Tali aree vengono descritte con un livello di dettaglio variabile, e sono forniti maggiori elementi di accuratezza per quelle già avviate nella programmazione 2007-2013; possono essere realizzate attraverso strumenti attuativi quali protocolli di intesa, accordi di programma, o tavoli di governance tematici.

Tali piattaforme sono in grado di offrire diversi servizi su diverse modalità di trasporto ed in relazione ad un determinato spazio fisico, e, segnatamente, sono:

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

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 2012, il porto di Catania ha movimentato 4,8 milioni di tonnellate di merci e circa 22 mila TEU, mentre quello di Augusta ha lavorato 29,9 milioni di tonnellate di merci e 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 movimentava oltre 22 milioni 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 vasta 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.

Inoltre, si segnala come l'AP di Gioia Tauro, già competente su Crotone e Corigliano, sia di recente stata investita anche del ruolo di Autorità Portuale di Villa San Giovanni, principale nodo di collegamento marittimo con la Sicilia; pertanto il coinvolgimento di tale autorità portuale in una logica di governance ampia, porta con sé in nuce azioni su buona parte del territorio calabrese, e, in casi da valutarsi, anche di interventi portuali non solo legati alla area circostante di Gioia Tauro.

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 35 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 porti, valorizzando le specializzazioni che già oggi sembrano emergere con sufficiente evidenza.

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 una area vasta logistica 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.

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.

E’ 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.

E’ 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*

Nella Sicilia occidentale, il porto di Palermo-Termini Imerese movimentata circa 6,7 milioni di tonnellate di merce, prevalentemente con sistema Ro-Ro.

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 porto di Palermo e sull’Interporto di Termini Imerese, entrambi appartenenti alla rete *Core*.

La strategia

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).

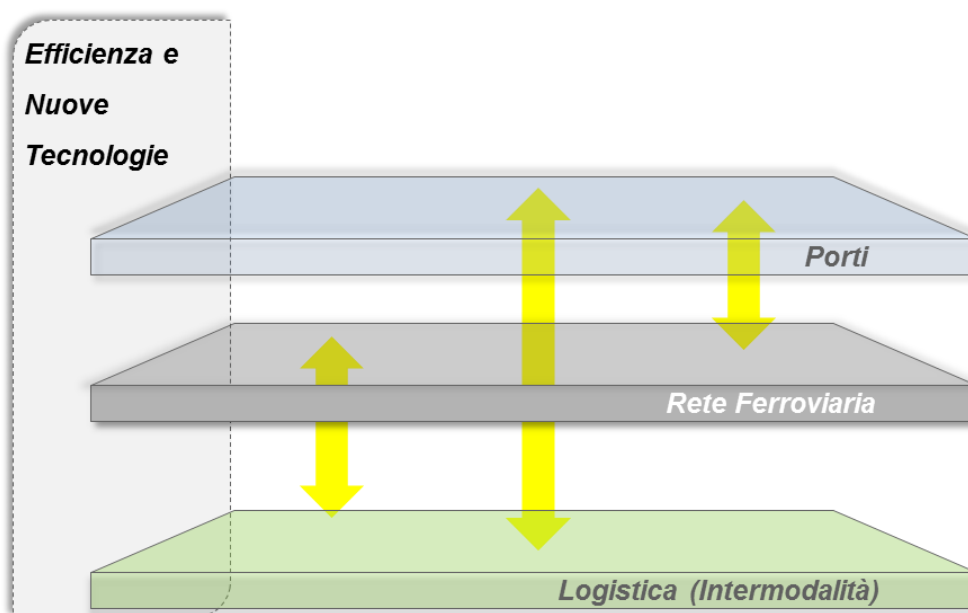
Interventi ordinati a questa logica eviterebbero lo spiazzamento delle imprese locali derivanti da una ulteriore apertura (di cui beneficerebbero soprattutto le imprese estere più produttive), mentre ne garantirebbero la crescita attraverso il consolidamento (via riduzione dei costi di trasporto interni) e l'apertura internazionale.

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 2 - 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;
- 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 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. Le Aree Vaste Intermodali avranno un ruolo importante nel definire la geografia degli interventi e sarà oggetto di discussione la

formalizzazione della loro *governance*. Di conseguenza, la strategia del PO sarà declinata nei seguenti tre 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 tre 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 al rafforzamento della **capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate**.

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 3 - 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	<ul style="list-style-type: none"> - 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, sia in termini di estensione della rete, sia in termini di velocità commerciale - La competitività del trasporto ferroviario delle merci si presenta come ancora troppo bassa e necessita di interventi di riequilibrio - I servizi di trasporto ferroviari presentano bassi livelli di qualità percepita, a causa di scarsa accessibilità e carenza di

Obiettivo tematico selezionato	Priorità d'investimento selezionata	Motivazione alla base della selezione
		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 - Il trasporto aereo è previsto in crescita esponenziale nei prossimi anni, così che si rende necessario un efficientamento della capacità aeroportuale di gestione dello spazio aereo.
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	- La competitività del trasporto ferroviario delle merci si presenta come ancora troppo bassa e necessita di interventi di riequilibrio - La rete stradale si presenta come particolarmente congestionata e necessita di una riduzione dei flussi - Lo squilibrio modale implica una forte presenza di esternalità negative che necessitano di una riduzione - La scarsa interconnettività dei nodi rende meno competitivo il trasporto intermodale. - Le procedure doganali sono particolarmente gravose ed incerte e peggiorano la performance competitiva del sistema infrastrutturale
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	- Il sistema imprenditoriale logistico si presenta come lontano dalla frontiera tecnologica - Le procedure doganali sono particolarmente gravose ed incerte e peggiorano la performance competitiva del sistema infrastrutturale - 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

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, Assoport);
- 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 dell'offerta ferroviaria 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 con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale;
- l'aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale;
- la concentrazione del sostegno in cinque Aree Vaste Intermodali, 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).

Tabella 4 - 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	840.315.798,92	60,77%	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 dell'offerta ferroviaria e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (RA 7.1) Ottimizzazione del traffico aereo (RA 7.5)	
II	FESR	110.010.000,00	7,96%	OT 7 – Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature delle 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	Potenziamento ferroviario regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale (RA 7.3)	
III	FESR	384.074.201,08	27,78%	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	Aumento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2)	
IV	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

ID dell'asse prioritario	I
Titolo dell'asse prioritario	Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T
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

2.1.1 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 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

2.1.3 Priorità d'investimento

Priorità d'investimento	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.
--------------------------------	--

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>
--	--

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

ID	1
Obiettivo specifico	<p>In linea con la politica europea sulle TEN-T, che intende entro il 2050 garantire che cittadini e imprese siano in grado di raggiungere la rete principale con non più di 30 minuti di viaggio, e con la strategia delineata dal PIS, il PO intende puntare al riequilibrio modale rafforzando le reti ferroviarie centrali, le connessioni tra rete globale e centrale, perseguendo l'obiettivo del potenziamento dell'offerta e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza.</p>
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	<p>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.</p> <p>È in tale contesto che il Programma intende intervenire, 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.</p> <p>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</p>

	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 prospettica dei tempi di percorrenza ed con l’aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria; • l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico. <p>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 per adeguare il nuovo tracciato del Corridoio TEN-T (nella sezione Catania-Palermo) allo scopo di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p>
--	--

ID	2
Obiettivo specifico	In linea con l’obiettivo del Cielo Unico Europeo, il PO mira a sostenere tutte le iniziative di ottimizzazione del traffico aereo, fattore chiave per il raggiungimento dello Spazio unico europeo dei trasporti. Attraverso tale azione si vuole favorire una crescita economica intelligente per l'Europa, fornendo un rimedio efficace per problemi di

	<p>capacità di trasporto aereo, consentendo una significativa riduzione delle emissioni di CO2 ed un aumento della sicurezza.</p>
<p>Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE</p>	<p>Tra gli obiettivi principali cui la Commissione europea mira, vi è quello di incrementare i 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.</p> <p>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.</p> <p>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, ma anche quello di ridurre l'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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

Tabella 5 - 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
R.1.1	Capacità potenziale treni/giorno	Treni/giorno	Meno sviluppate	Non rilevato	n.d.		RFI	
R.1.2	Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari)	Min	Meno sviluppate	185	2012	170	Società di gestione dei servizi e Autorità di regolazione dei trasporti	
R.1.3	Tempi effettivi di percorrenza (Catania-Palermo)	Min	Meno sviluppate	165	2012	151	Società di gestione dei servizi e Autorità di regolazione dei trasporti	
R.1.4	Indice del traffico di merci (media delle tonnellate di merci in entrata e in uscita in percentuale sulla popolazione residente media dell'anno)	%	Meno sviluppate	9.66%	2010		Istat	Annuale
R.1.5	Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV)	Min	Meno sviluppate	0	2012	0	ENAV	Annuale
R.1.6	Somma di passeggeri imbarcati e sbarcati in percentuale sulla popolazione residente media dell'anno	%	Meno sviluppate	129,14	2012		ENAC	Annuale

Tabella 6 - Indicatori di risultato comuni per i quali è stato stabilito un valore obiettivo e di indicatori di risultato specifici per programma corrispondenti all'obiettivo specifico (ripartiti per priorità d'investimento e per categoria di regioni)

ID	Indicatore	Categoria di regioni	Unità di misura indicatore	Indicatore comune di output usato come base per la definizione dell'obiettivo	Valore di base			Unità di misura per il valore di base e l'obiettivo	Anno di riferimento D	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					U	D	T			U	D	T		
C.1.1	Riduzione delle emissioni di gas effetto serra	Meno sviluppate	Teq CO ₂ / 1000				4.886						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];
- 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];
- c) Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del **cielo unico europeo** (SESAR).

Gli interventi *sub punto a)* andrebbero a completare, in sinergia con il "Meccanismo per collegare l'Europa", le direttrici TEN-T (Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo), anche 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 investimenti 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 dal PIS, 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 CIS, 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 **direttrice Napoli-Bari**, nel concorrere all'estensione dell'AV/AC verso Bari, consentirà, mediante interventi di raddoppio delle tratte (Napoli-Cancello, Cancello-Frasso Telesino e Frasso Telesino Vitulano), di realizzazione di bypass 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 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**, 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 vaste intermodali** 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, 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 Grandi 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 principalmente 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 coerenza con il **Piano di implementazione ERTMS al sud Italia**¹⁶ saranno individuate le linee ferroviarie da attrezzare con ERTMS a valere su risorse del PO 14/20. 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 del Unione, mediante il PO 14/20 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.

¹⁶ Piano che il gestore dell’infrastruttura (RFI) prevede di trasmettere alla Commissione Europea (DG MOVE) entro la fine del 2014.

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*¹⁷. 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

¹⁷ 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).

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* europeo;
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, 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 Regolamento (UE) n. 1303/2013, le operazioni cofinanziate sono selezionate sulla base dei criteri approvati dal Comitato di Sorveglianza; per tutti gli Assi, 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 e all'ottenimento delle necessarie autorizzazioni. I criteri e l'incidenza del requisito di maturità saranno tarati rispetto alla durata delle diverse classi di progetti. Dal punto di vista metodologico, i

criteri di selezione delle operazioni 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. In continuità con la programmazione 2007-2013, i criteri di selezione saranno articolati in:

- **Requisiti generali di ammissibilità** ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni sia di carattere formale, imprescindibili per la selezione delle operazioni (correttezza dell'iter amministrativo di presentazione della domanda di finanziamento, eleggibilità del proponente, rispetto delle tempistiche, ecc.) che di carattere sostanziale, strettamente collegati alla strategia ed ai contenuti del PON e delle azioni di riferimento (coerenza con la programmazione nazionale e regionale e con la normativa di settore).
- **Criteri generali di priorità** ovvero quegli elementi che, a parità di valutazione tecnica, consentono un'ulteriore qualificazione delle operazioni, la cui sussistenza comporterà una premialità in termini di punteggio (completezza della progettazione tecnica ed economica, utilizzo in sede di progettazione delle migliori tecnologie per la riduzione e mitigazione degli impatti, ecc.).
- **Criteri di valutazione** ovvero elementi di valutazione tecnica delle operazioni candidate tali da garantire un contributo ai risultati attesi dell'Asse di riferimento con particolare riferimento alla qualità tecnica dell'operazione proposta (livelli di adeguatezza dei contenuti della progettazione anche per quanto concerne i vincoli e le condizioni di contesto ambientali, sociali, tecniche, economico-finanziarie, normative e procedurali).

Nella selezione delle operazioni sarà poi garantito il rispetto della normativa comunitaria sugli appalti pubblici e sugli aiuti di Stato, così come di tutte le altre normative cogenti a livello nazionale e comunitario.

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 nel PIS.

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 la rilevanza degli interventi proposti in relazione alla **capacità di contribuire ai risultati attesi previsti per l'Asse I** in termini di (i) 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 e di (ii) ottimizzazione del traffico aereo, nel caso di investimenti finalizzati alla realizzazione del cielo unico europeo (SESAR).

Carattere di priorità verrà riconosciuto ad **interventi di completamento** derivanti dalla Programmazione comunitaria 2007/2013 nel settore dei trasporti (PON Reti e Mobilità 2007/2013, POR FESR 2007/2013 a titolarità delle Amministrazioni delle Regioni Convergenza), dal Piano di Azione Coesione (PAC), anche attuato mediante i CIS.

In continuità con la programmazione 2007-2013, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 65 del Regolamento (UE) 1303/2013 circa l'ammissibilità delle spese, per consentire il tempestivo avvio della programmazione operativa 2014-2020 l'Autorità di Gestione 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'Autorità di Gestione dovrà effettuare una verifica tesa ad accertare che tali operazioni siano conformi ai criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza.

2.1.7 Uso programmato degli strumenti finanziari

Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il Programma 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.

In particolare, l'Autorità di Gestione, nell'ambito dell'azione di coordinamento dalla Direzione Generale in materia di programmi internazionali, nella selezione degli interventi terrà conto della

possibilità legate al coordinamento con finanziamenti derivanti dall'ambito trasporti per programmi annuali e multiannuali della Connecting Europe Facility.

In questo senso, il Programma, in ossequio alle previsioni del Titolo IV del Regolamento CE 1303/2013, prevede di garantire la massima sinergia ove gli Enti potenzialmente beneficiari decidano di ricorrere a detti strumenti, concorrendo al finanziamento di lotti funzionali degli interventi eventualmente co-finanziati. In particolare, è necessario tenere presente che l'applicazione di uno strumento finanziario correttamente selezionato consentirebbe all'AdG di ridurre i costi di realizzazione dell'opera, nonché di consentire la riallocazione di risorse, utili per investire in nuovi progetti. L'applicazione di queste linee di intervento permetterebbe di effettuare un miglioramento qualitativo e quantitativo delle opere finanziate.

Queste tipologie di Strumenti Finanziari permettono di creare un effetto leva in grado di apportare non solo risorse finanziarie aggiuntive rispetto ai fondi strutturali ma anche prezioso *know-how* tecnico e finanziario.

E' evidente come la convenienza e la sostenibilità di questi strumenti di ingegneria finanziaria dipenda dalla valutazione ex ante del mercato in cui l'eventuale strumento opera. Il territorio riveste un ruolo essenziale, in quanto diventa fondamentale conoscere il tessuto imprenditoriale; a tal fine l'Autorità di Gestione porterà avanti debite attività di consultazione con il territorio ed i differenti *stakeholders*.

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" di completamento delle 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		
O.1.1	Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.I. 12) di cui: TEN-T (C.I. 12.a)	km	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	
O.1.2	Impianti e sistemi tecnologici	n.	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	

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	€ 275.012.443	€ 1.527.846.907	Monitoraggio	
I	Output	O.1.1	Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.I. 12) di cui: TEN-T (C.I. 12.a)	Km	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]	Beneficiari	
I	Output	O.1.2	Impianti e sistemi tecnologici	n.	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]	Beneficiari	

Indicatore finanziario: il target intermedio è stato calcolato prendendo a riferimento i valori di certificazione del PO Reti e Mobilità 2007-13 nel 2011 (cfr. RAE PON Reti e Mobilità 2011). È stata elaborata una tabella di corrispondenza tra i temi prioritari del periodo di programmazione 2007-2013 e gli Assi del periodo di programmazione 2014-2020. Nello specifico, all'asse I del PO 2014-20 sono stati associati i dati di certificazione relativi alla performance di spesa 2007-2013 per i temi prioritari "Ferrovie" (Spesa certificata al 2011 pari ad € 268.647.268,70 su spesa ammissibile pari ad €

1.427.247.174,00) e “Sistemi di trasporto intelligenti” (Spesa certificata al 2011 pari ad € 22.481.331,86 su spesa ammissibile pari ad € 226.411.853,70). Il target intermedio (pari al 18% della spesa ammissibile) è dato dall'approssimazione, per eccesso, della media aritmetica tra le sommatorie di tali due valori (€ 268.647.268,70 + € 22.481.331,86 = **€ 291.128.600,56**; 1.427.247.174,00 + € 226.411.853,70 = **€ 1.653.659.027,70**; € 291.128.600,56/€ 1.653.659.027,70 = **17,61%**).

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 RTE-T)	722.712.965,59
I	025 Ferrovie (rete globale RTE-T)	64.465.500,00
I	044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)	53.137.333,33

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	840.315.798,92

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	840.315.798,92

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	840.315.798,92

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
<p>L'attuazione dell'Asse prioritario I necessita dell'acquisizione di competenze specialistiche in ambito ferroviario ed aereo, sia sotto l'aspetto normativo-gestionale sotto quello delle specifiche modalità di trasporto.</p> <p>Sono stati identificati alcuni ambiti specifici di utilizzo dell'Assistenza Tecnica:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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, con speciale riferimento alle Analisi Costi Benefici;• Supporto per la redazione delle Schede Grandi Progetti;• Definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi, a livello di Autorità di Gestione e di Beneficiari (si veda sezione 10):<ul style="list-style-type: none">▪ 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 per le verifiche e controllo della spesa, con particolare riferimento agli appalti pubblici nei settori speciali;• Previsione di attività specifiche di sorveglianza e controllo per l'implementazione operativa dell'ERTMS.• Supporto al raccordo con altri strumenti di finanziamento nazionale e comunitario in capo all'Amministrazione (es. CEF, PAC, etc.).	

2.2 Asse prioritario II - Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali

ID dell'asse prioritario	II
Titolo dell'asse prioritario	Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali
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, 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	3
Obiettivo specifico	Potenziamento ferroviario regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	<p>Gli interventi previsti all'interno dell'Asse strategico II si pongono l'obiettivo di rendere più efficiente il collegamento tra i nodi logistici e le reti stradali e ferroviarie in modo da inglobare porti e interporti in un unicum costituito dal sistema italiano di movimentazione delle merci.</p> <p>I risultati che si intendono conseguire con tali azioni sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • miglioramento e potenziamento della dotazione infrastrutturale dei sistemi di area vasta assunti come base della strategia del programma, identificati come punti nevralgici dell'efficienza logistica delle regioni meno sviluppate; • riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio (porti, interporti e 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.

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
R.2.1	Traffico stradale generato da porti, interporti e aeroporti (*)	Tonn.	Meno sviluppate	Non rilevato			Autorità competenti	Annuale
R.2.2	Traffico ferroviario generato da porti, interporti e aeroporti (*)	Tonn	Meno sviluppate	Non rilevato			Autorità portuali e aeroportuali	Annuale
R.2.3	Traffico monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	Numero	Meno sviluppate	Non rilevato			Beneficiari	Annuale

Tabella 14 - Indicatori di risultato comuni per i quali è stato stabilito un valore obiettivo e di indicatori di risultato specifici per programma corrispondenti all'obiettivo specifico (ripartiti per priorità d'investimento e per categoria di regioni)

ID	Indicatore	Categoria di regioni	Unità di misura indicatore	Indicatore comune di output usato come base per la definizione dell'obiettivo	Valore di base			Unità di misura per il valore di base e l'obiettivo	Anno di riferimento D	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					U	D	T			U	D	T		
C.2.1	Riduzione delle emissioni di gas effetto serra	Meno sviluppate	Teq CO ₂ / 1000				4.886		2010				Ispra	Quinquennale

Tabella 15 - Indicatori di risultato relativi all'IOG e indicatori di risultato specifici per programma corrispondenti all'obiettivo specifico

[Non applicabile]

ID	Indicatore	Unità di misura indicatore	Indicatore comune di output usato come base per la definizione dell'obiettivo	Valore di base			Unità di misura per il valore di base e l'obiettivo	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
				U	D	T			U	D	T		

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

Nell'ambito dell'Asse II la priorità agli interventi è assegnata sulla base del loro contributo al sostenimento delle seguenti azioni:

- a) Potenziare i **collegamenti plurimodali di porti, aeroporti e interporti** con la rete globale (“ultimo miglio”) e favorendo una logica di unitarietà del sistema;
- b) 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.].

L'attuazione di una politica generale di investimenti in opere infrastrutturali di trasporto deve riguardare certamente le grandi opere, le direttrici principali, ma anche rivolgersi allo sviluppo del cosiddetto “ultimo miglio”, ossia a quegli interventi minori/complementari (nodi ferroviari e stradali, hinterland portuali, ecc.) che permettono ad un insieme di direttrici di forza di assurgere a sistema. Al riguardo, risultano essenziali le infrastrutture nodali che implicano opere relative a porti, interporti, centri intermodali e aeroporti, con la più ampia diffusione dei “Sistemi intelligenti di trasporto” (ITS), assieme a piattaforme logistiche estremamente leggere nelle quali si possa coordinare il primo appuntamento nell'attività di trasporto e distribuzione della merce.

Gli interventi *sub punto a)* concorrono al soddisfacimento dell'obiettivo specifico “Potenziamento ferroviario regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali con i principali nodi urbani, produttivi e logistici e la rete centrale, globale e locale”, ovvero alla creazione di una rete integrata e coerente con quanto disposto a livello europeo. In particolare, troveranno piena implementazione i principi espressi in precedenza in tema di potenziamento delle Aree Vaste Intermodali e di *governance* dei sistemi mediante l'acquisizione di nuove tecnologie.

Affinché il sistema dei collegamenti del Paese possa essere considerato efficiente, è necessario, pertanto, garantire una solida rete infrastrutturale dinamica e vitale che metta in relazione i

principali nodi di movimentazione merci e passeggeri identificati in particolare nei porti e negli interporti.

Il rafforzamento e la qualificazione funzionale delle reti infrastrutturali non assicura infatti, da sola, l'incremento dei livelli di attrattività e competitività territoriale.

A tal fine, gli interventi si concentreranno in quelle aree, già individuate come "aree vaste intermodali", che per effetto della 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 collegare, mediante interventi di "ultimo miglio" sia ferroviari che stradali, solo porti, interporti e aeroporti appartenenti alla rete *Core*, ovvero: i porti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli, Palermo e Taranto e gli interporti campani (Marcianise e Nola) e di Bari.

L'attuazione di una politica generale di investimenti in opere infrastrutturali di trasporto deve rivolgersi allo sviluppo del cosiddetto "ultimo miglio", ossia a quegli interventi minori/complementari (nodi ferroviari e stradali, hinterland portuali, ecc.) che consentono a un insieme di direttrici di forza di assurgere a sistema.

Al riguardo, risulta essenziale in questo ciclo di programmazione fare in modo che i nodi portanti del sistema (porti, interporti e aeroporti) siano messi in rete.

Spesso gli interventi programmati negli scorsi cicli di programmazione hanno scontato una sorta di "isolamento", che non ha permesso l'attivazione degli auspicati processi di sviluppo del settore più solidi e diffusi.

L'"efficacia logistica" (riequilibrio modale, decongestionamento delle aree metropolitane, integrazione con il sistema territoriale dei trasporti) e di sostenibilità dei singoli progetti, è necessaria anche al fine di elevare la capacità degli interventi di attivare investimenti privati e creare occupazione.

Andando ad analizzare i fabbisogni emersi nell'ambito delle cinque aree vaste strategiche per il PO 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 **quadrante Sicilia occidentale**, che completa il sistema intermodale regionale, su interventi relativi alla connessione di ultimo miglio del Porto di Palermo con la grande viabilità;
- 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, ovvero concentrarsi sul potenziamento dei collegamenti di "ultimo miglio" ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto. La logica è sempre stata quella di rafforzare i collegamenti di nodi e terminali a livello locale con le reti nazionali, partendo dalle grandi direttrici legate alla realizzazione dei Corridoi europei.

Per questo sarà necessario rafforzare da un lato i collegamenti dei porti con la rete nazionale, dall'altro proseguire quanto già intrapreso nella passata programmazione con l'interporto di Bari.

Nell'ambito dell'**area campana**, potranno essere sviluppate le connessioni tra l'entroterra e i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise), al fine di rendere l'intero territorio altamente competitivo e punto di convergenza Nord-Sud ed Est-Ovest.

L'Azione *"Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone"* vede la proposta di una *governance* multilivello che, per sua natura, implica il rischio di ridondanza degli interventi, in particolare in un settore ad alta replicabilità come quello degli ITS. 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 i sistemi intelligenti di trasporto.

A tal proposito occorre sottolineare come, l'Italia, in un'ottica di continuità con i principali atti in materia sia nazionali che comunitari (es. cd. "Libro Bianco dei Trasporti" del 2001 e del 2011, Direttiva 2010/40/EU e atti collegati, etc.) abbia emanato, nel Febbraio 2014, il Piano Nazionale sui Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS).

Così come evidenziato nel suddetto Piano, lo stato dell'arte dello sviluppo degli ITS in Italia contempla un panorama relativamente parcellizzato, sia da un punto di vista geografico che tecnologico. Sotto il primo profilo, le Regioni del Centro Nord sono quelle che hanno maggiormente puntato sulla tecnologia per la risoluzione delle criticità e sulla mitigazione delle esternalità negative correlate alle attività trasportistiche. Sotto il secondo profilo, nonostante l'attività del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di identificare standard unici (su tutti l'architettura ARTIST, sviluppata in coerenza con L'Architettura Europea KAREN), si assiste ancora ad una parziale sovrapposizione di attori/competenze e tecnologie.

Al fine di ovviare a questa situazione, si è agito seguendo un duplice approccio: da un lato è stato emanato il decreto contenente le Regole tecniche per l'adozione di sistemi di bigliettazione elettronica interoperabili nel territorio nazionale mentre, a livello di *governance*, è stata costituita UIRNet S.p.A., in qualità il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno 2005 numero 18T del Ministero dei Trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis.

L'impostazione strategica nazionale in ambito ITS pone, quindi, particolare attenzione alla creazione di un processo virtuoso senza soluzione di continuità tra politiche adottate e strategie future, dando un forte contributo alla coerenza tra i progetti implementati (anche attraverso risorse messe a disposizione dai Fondi Strutturali nei passati periodi di Programmazione) e le progettualità che si intendono finanziare con il PO Infrastrutture e Reti 2014 – 2020.

Tale impostazione è, altresì, testimoniata dalla volontà di identificare, in una prospettiva di miglioramento progressivo e continuo, le procedure e i processi di governo tali da evitare gli errori dei precedenti periodi di Programmazione. Rilevante è, infatti, la previsione di istituire, una cabina di regia tramite cui condurre il coordinamento dei progetti ITS all'interno del Programma. Questo supporto specializzato, incorniciato all'interno della struttura di *governance* del Programma, rappresenta una delle innovazioni volte a dare ascolto alle indicazioni degli *stakeholders* segnalate durante il percorso partenariale condotto con le Regioni e gli Enti Beneficiari. Il Programma avrà a disposizione, pertanto, un luogo istituzionalmente e tecnicamente in grado di applicare la strategia di sviluppo degli ITS, evitando la proliferazione di sistemi diversi e non interoperabili, così come la sovrapposizione con i sistemi tecnologici locali/regionali e consentendo la realizzazione di progetti che presentino i requisiti adatti al raggiungimento degli obiettivi di Programma, fra cui:

- a. Assicurare l'intermodalità e l'interoperabilità sia a livello intra-nazionale che nello scambio informativo tra Stato Membro e il resto dell'Unione;
- b. Contribuire all'ottimizzazione delle infrastrutture disponibili;
- c. Promuovere la parità di accesso ai servizi e i relativi standard di qualità e diffusione;
- d. Ridurre il congestionamento delle reti e dei nodi e efficientando il sistema trasportistico anche attraverso azioni volte a contenere l'impatto ambientale delle attività logistiche.

Per il concreto raggiungimento degli obiettivi settoriali sopra riportati, sono stati identificati, anche grazie ai contributi che gli *stakeholders* hanno apportato durante l'intero percorso partenariale condotto, le macro-tipologie di progetti che verranno finanziati con le risorse del PON Infrastrutture e Reti, ognuna rispondente alla necessità di dare una risposta ad una specifica criticità del sistema trasportistico nazionale. In particolare:

- a. **Interventi volti ad aumentare l'operatività della Piattaforma Logistica Nazionale:** gli interventi contribuiranno allo sviluppo della piena integrazione dei sistemi informatici degli operatori interessati all'interno della cornice unica della PLN. Interlocutore primario per questa categoria di progetti è UIRNet SpA, in quanto soggetto attuatore unico per la realizzazione della PLN.
- b. **Interventi volti alla velocizzazione della lavorazione dei container in ambito ferroviario/interportuale:** gli interventi contribuiranno all'integrazione dei sistemi logistici locali all'interno di un *layer* informatico comune, a sua volta interoperabile con gli standard e l'architettura facente riferimento alla Piattaforma Logistica Nazionale. Ruolo fondamentale sarà svolto dalle realtà interportuali e dal gestore della rete ferroviaria nazionale.
- c. **Interventi volti a migliorare l'accesso ai servizi di trasporto da parte dell'utenza (merci e passeggeri):** in questo caso, le iniziative progettuali concorreranno allo sviluppo di sistemi di monitoraggio ed info-mobilità dei traffici passeggeri e merci, al fine di fluidificarne ed ottimizzarne i flussi.

Cambiando prospettiva, l'impostazione programmatica generale prevede la realizzazione di progetti secondo un'ottica di "area vasta", in maniera tale da consentire l'integrazione degli interventi per l'amplificazione dei risultati progettuali. Pertanto, con specifico riferimento

all'ambito tecnologico, avranno maggior peso quei progetti che saranno in grado di creare un flusso informativo biunivoco tra le reti nazionali e i principali nodi, permettendo, da un lato, l'interrelazione diretta tra i sistemi informativi localizzati sul territorio con progetti ITS con raggio d'azione più ampio e, dall'altro, la sinergia tra strumenti di programmazione regionale con quelli a carattere nazionale.

2.2.6 Principi guida per la selezione delle operazioni

Conformemente all'articolo 110 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, le operazioni cofinanziate sono selezionate sulla base dei criteri approvati dal Comitato di Sorveglianza.

Dal punto di vista metodologico, i criteri di selezione delle operazioni saranno innanzitutto funzionali all'individuazione ed al finanziamento 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 poi 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.

In continuità con la precedente programmazione 2007-2013, i criteri di selezione saranno articolati in:

- **Requisiti generali di ammissibilità** ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni sia di carattere formale, imprescindibili per la selezione delle operazioni (correttezza dell'iter amministrativo di presentazione della domanda di finanziamento, eleggibilità del proponente, rispetto delle tempistiche, ecc.) che di carattere sostanziale, strettamente collegati alla strategia ed ai contenuti del PON e delle azioni di riferimento (coerenza con la programmazione nazionale e regionale e con la normativa di settore).
- **Criteri generali di priorità** ovvero quegli elementi che, a parità di valutazione tecnica, consentono un'ulteriore qualificazione delle operazioni, la cui sussistenza comporterà una premialità in termini di punteggio (completezza della progettazione tecnica ed economica, utilizzo in sede di progettazione delle migliori tecnologie per la riduzione e mitigazione degli impatti, ecc.).

- **Criteri di valutazione** ovvero elementi di valutazione tecnica delle operazioni candidate tali da garantire un contributo ai risultati attesi dell'Asse di riferimento con particolare riferimento alla qualità tecnica dell'operazione proposta (livelli di adeguatezza dei contenuti della progettazione anche per quanto concerne i vincoli e le condizioni di contesto ambientali, sociali, tecniche, economico-finanziarie, normative e procedurali).

Nella selezione delle operazioni sarà poi garantito il rispetto delle direttive comunitarie sugli appalti pubblici e dei regolamenti comunitari in materia di aiuti di Stato, così come di tutte le altre normative cogenti a livello nazionale e comunitario.

In continuità con la programmazione 2007-2013, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 65 del Regolamento (UE) 1303/2013 circa l'ammissibilità della spesa, per consentire il tempestivo avvio della programmazione operativa 2014-2020 l'Autorità di Gestione potrà avviare operazioni a valere sul Programma Operativo 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'Autorità di Gestione dovrà effettuare una verifica tesa ad accertare che tali operazioni siano conformi ai criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza.

Solide analisi istruttorie hanno permesso di valutare la rilevanza degli interventi proposti in seno alla strategia privilegiando, a tal fine, da una parte progetti ricadenti, comunque, nelle aree vaste individuate a livello strategico come nodi portanti del sistema, dall'altra progetti cosiddetti maturi ovvero che possano soddisfare le diverse condizionalità ex ante poste alla base del Programma.

2.2.7 Uso programmato degli strumenti finanziari

Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il Programma intende prevedere l'eventuale ricorso agli stessi, nell'ottica, caldeggiata dalla Commissione, di supportare lo 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.

In questo senso, il Programma, in ossequio alle previsioni del Titolo IV del Regolamento CE 1303/2013, prevede di garantire la massima sinergia ove gli Enti potenzialmente beneficiari decidano di ricorrere a detti strumenti, concorrendo al finanziamento di lotti funzionali degli interventi eventualmente co-finanziati. In particolare, è necessario tenere presente che l'applicazione di uno strumento finanziario consentirebbe all'AdG di ridurre i costi di realizzazione dell'opera, nonché di consentire la riallocazione di risorse, utili per investire in nuovi progetti. L'applicazione di queste linee di intervento permetterebbe di effettuare un miglioramento qualitativo e quantitativo delle opere finanziate.

Queste tipologie di Strumenti Finanziari permettono di creare un effetto leva in grado di apportare non solo risorse finanziarie aggiuntive rispetto ai fondi strutturali ma anche prezioso *know-how* tecnico e finanziario.

E' evidente come la convenienza e la sostenibilità di questi strumenti di ingegneria finanziaria dipenda dalla valutazione ex ante del mercato in cui l'eventuale strumento opera. Il territorio riveste un ruolo essenziale, in quanto diventa fondamentale conoscere il tessuto imprenditoriale; a tal fine l'Autorità di Gestione porterà avanti debite attività di consultazione con il territorio ed i differenti *stakeholders*.

2.2.8 Uso programmato dei grandi progetti

Nel periodo di programmazione 2007-13 l'Autorità di Gestione ha osservato alcuni slittamenti nell'implementazione del cronoprogramma del Grande Progetto "**Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest- I stralcio I e II lotto**".

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 16 - 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		
O.2.1	Estensione dell'intervento in lunghezza	Km	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	Annuale
O.2.4	Realizzazione di applicativi e sistemi informatici	N.	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	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 17 - 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	Meno sviluppate	€ 8.000.727	€ 200.018.181	Monitoraggio	
II	Output	O.2.1	Estensione dell'intervento in lunghezza	Km	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]	Beneficiari	
II	Output	O.2.4	Realizzazione di applicativi e sistemi informatici	N.	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]	Beneficiari	

Indicatore finanziario: il target intermedio è stato calcolato prendendo a riferimento i valori di certificazione del PO Reti e Mobilità 2007-13 nel 2011 (cfr. RAE PON Reti e Mobilità 2011). È stata elaborata una tabella di corrispondenza tra i temi prioritari del periodo di programmazione 2007-2013 e gli Assi del periodo di programmazione 2014-2020. Nello specifico, all'asse II del PO 2014-20 sono stati associati i dati di certificazione relativi alla performance di spesa 2007-2013 per i temi prioritari "Sistemi di trasporto intelligenti" (Spesa certificata al 2011 pari ad € 22.481.331,86 su spesa ammissibile pari ad € 226.411.853,70) e "Strade nazionali" (Spesa certificata al 2011 pari ad € 0,00 su spesa ammissibile pari ad € 452.331.315,33). Il target intermedio (pari al 4% della spesa ammissibile) è dato dall'approssimazione, per eccesso, della media aritmetica tra le sommatorie di tali due valori ($€ 22.481.331,86 + € 0,00 = € 22.481.331,86$; $€ 226.411.853,70 + € 452.331.315,33 = € 678.743.169,03$; $€ 22.481.331,86 / € 678.743.169,03 = 3,31\%$).

2.2.12 Categorie di operazione

Tabella 18 - 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 (RTE-T)	94.610.000,00
II	044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)	15.400.000,00

Tabella 19 - 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	110.010.000,00

Tabella 20 - 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	110.010.000,00

Tabella 21 - 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	110.010.000,00

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
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none">• Supporto all'istituzione di una cabina di regia che riunisca in un'unica sede istituzionale i diversi attori coinvolti in ciascuna delle aree vaste che verranno definite per la governance del programma, per il coordinamento e la ripartizione efficiente delle competenze (si veda paragrafo 2.4.4.1);• Rafforzamento della capacità di portare a "maturazione" gli interventi, con speciale riferimento alle Analisi Costi Benefici e alle notifiche per aiuti di Stato;• 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;• Supporto per la redazione delle Schede Grandi Progetti;• Definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi, a livello di Autorità di Gestione e di Beneficiari (si veda sezione 10):<ul style="list-style-type: none">▪ 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 per le verifiche e controllo della spesa, con particolare riferimento agli appalti pubblici nei settori speciali;• Supporto ai rapporti istituzionali e partenariali con tutti gli stakeholders coinvolti;• Supporto al raccordo con altri strumenti di finanziamento nazionale e comunitario in capo all'Amministrazione (es. CEF, PAC, etc.).	

2.3 Asse prioritario III - 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	III
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

2.3.1 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]

2.3.2 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

2.3.3 Priorità d'investimento

Priorità di investimento	Nell'ambito dell'Obiettivo Tematico 7, il FESR sostiene, quale priorità di investimento, 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
---------------------------------	---

	<p>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/adequamento del livello di intermodalità, all'adequamento dei fondali, nonché allo sviluppo dei servizi lato terra, la modernizzazione delle procedure doganali che contribuisce evidentemente ad innalzare il livello di competitività.</p>
--	--

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

ID	4
Obiettivo specifico	Aumento della competitività del sistema portuale e interportuale
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	<p>L'incremento della capacità portuale e interportuale si pone l'obiettivo di decongestionare ed aumentare i traffici dei nodi infrastrutturali meridionali (<i>Core e Comprehensive</i>) stimolando la realizzazione di investimenti aventi quali risultati attesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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); • miglioramento della funzionalità portuale con particolare riferimento al traffico Ro-Ro, volto anche a rendere indirettamente competitivo il trasporto intermodale; • la riduzione dei tempi di attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci una volta sbarcate. <p>Perseguendo l'obiettivo specifico sopra delineato si ritiene ragionevole attendersi un incremento del traffico portuale del 10% misurato in TEU ed una consistente riduzione dei tempi di sdoganamento.</p>

Tabella 22 - 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
R.3.1	Merci sbarcate e imbarcate per tipologia di traffico	Ton	Meno sviluppate				Istat	Annuale
R.3.2	Merci sbarcate e imbarcate per tipologia di traffico (<i>transshipment</i>)	TEU	Meno sviluppate	3.000.000	2011	3.300.000	Assoporti	Annuale
R.3.3	Tempo medio di sdoganamento	h	Meno sviluppate				Agenzia delle Dogane	

Tabella 23 - Indicatori di risultato comuni per i quali è stato stabilito un valore obiettivo e di indicatori di risultato specifici per programma corrispondenti all'obiettivo specifico (ripartiti per priorità d'investimento e per categoria di regioni)

ID	Indicatore	Categoria di regioni	Unità di misura indicatore	Indicatore comune di output usato come base per la definizione dell'obiettivo	Valore di base			Unità di misura per il valore di base e l'obiettivo	Anno di riferimento D	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					U	D	T			U	D	T		
C.3.1	Riduzione delle emissioni di gas effetto serra	Meno sviluppate	Teq CO ₂ / 1000				4.886		2010				Ispra	Quinquennale

Tabella 24 - Indicatori di risultato relativi all'IOG e indicatori di risultato specifici per programma corrispondenti all'obiettivo specifico

[Non applicabile]

ID	Indicatore	Unità di misura indicatore	Indicatore comune di output usato come base per la definizione dell'obiettivo	Valore di base			Unità di misura per il valore di base e l'obiettivo	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
				U	D	T			U	D	T		

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

2.3.5.1 *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*

Nell'ambito dell'Asse III la priorità agli interventi è assegnata sulla base del loro contributo al sostenimento delle 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];
- b) Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso il consolidamento delle **piattaforme telematiche in via di sviluppo** (UIRNet, Sportello Unico Doganale, ecc.), in un'ottica di *single window*.

Per quanto attiene la prima azione, recentemente, in base a quanto disposto dal Regolamento (UE) 1315/2013 l'Unione Europea ha realizzato una radicale rivisitazione della politica dei trasporti comunitaria allo scopo di realizzare una rete infrastrutturale completa ed integrata che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti.

La nuova rete centrale TEN-T si appoggerà a una rete organica di collegamenti che alimenteranno la rete centrale a livello regionale e nazionale, con l'obiettivo di garantire che, progressivamente e nell'intera Unione europea, la TEN-T contribuisca a rafforzare il mercato interno, incrementare la coesione a livello territoriale, economico e sociale e a ridurre le emissioni di gas serra. All'interno di tale rete vi sono i 39 porti italiani, di cui 14 appartenenti alla rete centrale/*Core* (basata su un "approccio per corridoi"), e 25 a quella globale/*Comprehensive* che comprende infrastrutture a livello nazionale e regionale, e 26 interporti di cui 14 *Core*.

In particolare, per quanto attiene le regioni meno sviluppate appartengono alla rete centrale i porti di Augusta, Bari, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Taranto, e gli interporti di Nola e Marcianise per l'area di Napoli e quello di Bari, mentre a quella globale i porti di Brindisi, Messina, Salerno, Siracusa e Trapani e l'interporto di Catania.

In tal senso la prossima approvazione della Riforma dei Porti e degli Interporti, il cui scopo è quello di dotare il Paese di strumenti di strategia territoriali/settoriali, in linea con l'Europa, da cui far discendere la pianificazione infrastrutturale, l'individuazione di opere strategiche e di validi strumenti di controllo delle stesse è tema prioritario, nonché base di ogni proposta di intervento.

Alla base della riforma vengono introdotti tre concetti chiave:

- Impostazione di una strategia di sviluppo portuale il più possibile coincidente con le strategie europee delle Reti TEN e i nodi *Core*, tesa alla valorizzazione dei porti italiani attraverso il potenziamento dei corridoi, dando priorità ai porti terminali o situati in prossimità dei corridoi;
- introduzione del concetto di Distretto logistico in modo da superare la separazione tra porti e catena logistica e conglobare in un'unica Legge Quadro, la Legge Quadro in materia di porti e logistica, la strategia alla base dello sviluppo del sistema logistico (porti e interporti), le priorità e le gerarchie di sviluppo, con particolare attenzione a quanto programmato a livello europeo per le Reti TEN e i nodi *Core*;
- riduzione delle Autorità Portuali, nel senso della riduzione del peso burocratico che grava sugli operatori del traffico; in tale prospettiva si tenterà di aggregare più impianti portuali e creare delle reti che coinvolgano i collegamenti con interporti, ferrovie e strade limitrofe per una pianificazione di tipo integrato.

Per gli interventi *sub punto a)*, occorre cogliere appieno le prospettive di crescita, sciogliendo i nodi che ancora frenano la competitività del sistema portuale e interportuale italiano e ne minano le possibilità di sviluppo. Si tratta di sbloccare l'*empasse* infrastrutturale e di fare in modo che le nuove programmazioni evitino inutili polverizzazioni e dispersioni di risorse, ormai sempre più limitate, individuando delle priorità realizzative. In tale assetto, i principali porti e interporti *Core* e *Comprehensive* localizzati nelle regioni meno sviluppate dovrebbero occupare una posizione prioritaria. In particolare, le principali azioni del PO 2014-2020 tenderanno a completare progettualità non completate nella programmazione 2017-2013 e a colmare ulteriori gap infrastrutturali quali, per i porti, l'inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e delle banchine, oltretutto realizzare interventi per la diminuzione dei fattori di inquinamento atmosferico e acustico

mediante l'elettificazione delle banchine; per gli interporti, il potenziamento delle dotazioni logistiche.

Nel caso di interventi portuali in aree SIN (tra cui prioritariamente quelli di Taranto, Brindisi, Napoli Orientale e Priolo), gli strumenti attuativi prescelti potranno essere oggetto di declinazioni specifiche, da definire in collaborazione, sia in fase di definizione dei criteri di selezione sia in fase attuativa, con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. L'Amministrazione nazionale competente in materia ambientale sarà altresì coinvolta nella *governance* di tutte quelle tipologie di intervento che necessitano di un'azione integrata per la loro efficace realizzazione.

Per quanto attiene l'Azione **sub punto b)**, il PO intende sostenere interventi trasversali che contribuiscono all'innalzamento del livello di competitività del sistema, attraverso il ricorso sia allo Sportello Unico Doganale sia al consolidamento della Piattaforma Nazionale della Logistica.

Dal punto di vista, invece, del potenziamento dei sistemi tecnologici connessi ai processi doganali e di lavorazione dei container, la strategia complessiva presenta, come elementi fondanti, i processi sinergici attualmente in corso, e che verranno ulteriormente potenziati, tramite il coordinamento tra i sistemi dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e il Comando delle Capitanerie di Porto.

Il panorama nazionale, presenta una dualità dei processi, in quanto le due Amministrazioni in parola hanno sviluppato in maniera indipendente, basandosi sulle rispettive competenze normative, i sistemi informatici attualmente utilizzati: da un lato il *National Maritime Single Window* (facente capo al Comando delle Capitanerie di Porto) e dall'altro il *Customs Single Window* (sviluppato e gestito dall'Agenzia delle Dogane).

A seguito della già citata direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 "relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri" è stato stabilito che "gli strumenti elettronici di trasmissione dei dati dovrebbero essere utilizzati in modo generalizzato per l'insieme delle formalità di dichiarazione nei tempi più brevi, entro e non oltre il 1° giugno 2015".

Al fine di dare corretta attuazione alla sopra citata alle disposizioni comunitarie, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e il Comando delle Capitanerie hanno costituito un apposito tavolo tecnico

“per il coordinamento delle iniziative per la semplificazione del ciclo import – export” con il precipuo 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.

L’impostazione sopra descritta consentirà, in conclusione, di dotare il Sistema Italia – e quindi l’Unione – di uno strumento tecnologicamente avanzato in grado di “rimuovere quanto più possibile gli ostacoli al trasporto marittimo e, allo stesso tempo, realizzare uno spazio marittimo europeo senza frontiere.”

Si intende inoltre consolidare la disponibilità e la fruizione delle piattaforme telematiche in via di sviluppo (in primis, attraverso il consolidamento della Piattaforma Logistica Nazionale - UIRNet, ma anche di piattaforme legate all’ambito del ferro e dell’intermodalità, nella scia degli importanti risultati ottenuti nella programmazione 2007-2013.

Gli interventi tecnologici sono rivolti complessivamente all’incremento della dotazione dei sistemi per un più efficace e sicuro utilizzo delle infrastrutture di trasporto anche in applicazione delle Direttive europee e del Piano d’Azione ITS Nazionale.

Del resto, come è noto, l’Italia, come uno dei Paesi Europei a più alta densità di traffico interno concentrato, si trova necessariamente a dover implementare processi innovativi per sviluppare, in modo sostenibile, sia la mobilità che la logistica.

L’iniziativa di tipo tecnico giuridico che ha dato una effettiva prima accelerazione questo processo è stata il recepimento della Direttiva 2010/40/UE nell’ottobre 2012 con il decreto-legge “Ulteriori misure urgenti per la crescita del paese”. A seguito del recepimento della Direttiva, nel 2014 è stato approvato un Piano di Azione Nazionale: le azioni che il PO andrà a finanziare saranno coerenti con il disposto del Piano, che rappresenta lo strumento programmatico fondamentale per colmare gap e garantire sinergie.

Lavorando in sinergia con TTS Italia, che è l’Associazione Nazionale per la Telematica per i Trasporti e la Sicurezza che ha l’obiettivo di promuovere lo sviluppo dei Sistemi Intelligenti di Trasporto, il PON individua progettualità che rispecchiano la struttura delle priorità contenute nel

Piano Nazionale, e che puntano all'efficienza, alla sicurezza, alla prevenzione ma anche al miglioramento del servizio offerto sia in ambito merci che passeggeri (questo per quanto concerne differenti risultati attesi del PO).

A tal proposito, è opportuno sottolineare come la necessità di creare un *unicum* omogeneo ed integrato degli interventi ITS attualmente attivi o in fase di attivazione, non può prescindere da una corretta forma di raccordo tra tutti gli *stakeholders* interessati. Per quanto riguarda il ruolo di coordinamento del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e di UIRNet Spa, in qualità di soggetto attuatore unico della Piattaforma Logistica Nazionale, questo è stato già delineato al paragrafo 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.*

In particolare, gli interventi da finanziare saranno rivolti a:

- Orientare l'effettiva creazione di uno Sportello Unico Doganale e Sportello Unico Marittimo con interventi volti alla semplificazione delle procedure di movimentazione dei container in ambito portuale contribuendo in maniera sostanziale alla velocizzazione dello scambio informativo tra operatori marittimi e gli Enti istituzionalmente preposti al controllo e allo sdoganamento delle merci.
- Garantire la costruzione di una Rete unica nazionale della logistica che metta a sistema tutti i nodi logistici nazionali (porti e interporti) ai fini di un coordinamento nazionale e transfrontaliero relativo alla gestione e al controllo delle merci. Tale strumento è indispensabile per garantire la congiunzione tra le piattaforme telematiche nodali, lo sportello unico doganale, lo sportello marittimo ed il trasporto merci effettuato su gomma.
- Consolidare sotto aspetti diversi un'Architettura ITS nazionale per l'implementazione di sistemi integrati ed interoperabili a livello locale e nazionale in grado di garantire la continuità delle informazioni e di sviluppare sistemi telematici efficienti, sfruttando, laddove possibile, le implementazione già attive sul territorio nazionale.

2.3.6 Principi guida per la selezione delle operazioni

Conformemente all'articolo 110 del Regolamento (UE) n. 1303/2013, le operazioni cofinanziate sono selezionate sulla base dei criteri approvati dal Comitato di Sorveglianza.

Dal punto di vista metodologico, i criteri di selezione delle operazioni saranno innanzitutto funzionali all'individuazione e al finanziamento 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 poi 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.

In continuità con la precedente programmazione 2007-2013, i criteri di selezione saranno articolati in:

- **Requisiti generali di ammissibilità** ovvero quei requisiti di eleggibilità delle operazioni sia di carattere formale, imprescindibili per la selezione delle operazioni (correttezza dell'iter amministrativo di presentazione della domanda di finanziamento, eleggibilità del proponente, rispetto delle tempistiche, ecc.) che di carattere sostanziale, strettamente collegati alla strategia ed ai contenuti del PON e delle azioni di riferimento (coerenza con la programmazione nazionale e regionale e con la normativa di settore).
- **Criteri generali di priorità** ovvero quegli elementi che, a parità di valutazione tecnica, consentono un'ulteriore qualificazione delle operazioni, la cui sussistenza comporterà una premialità in termini di punteggio (completezza della progettazione tecnica ed economica, utilizzo in sede di progettazione delle migliori tecnologie per la riduzione e mitigazione degli impatti, ecc.).
- **Criteri di valutazione** ovvero elementi di valutazione tecnica delle operazioni candidate tali da garantire un contributo ai risultati attesi dell'Asse di riferimento con particolare riferimento alla qualità tecnica dell'operazione proposta (livelli di adeguatezza dei contenuti della progettazione anche per quanto concerne i vincoli e le condizioni di contesto ambientali, sociali, tecniche, economico-finanziarie, normative e procedurali).

Nella selezione delle operazioni sarà poi garantito il rispetto delle direttive comunitarie sugli appalti pubblici e dei regolamenti comunitari in materia di aiuti di Stato, così come di tutte le altre normative cogenti a livello nazionale e comunitario.

In continuità con la programmazione 2007-2013, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 65 del Regolamento (UE) 1303/2013 circa l'ammissibilità della spesa, per consentire il tempestivo avvio della programmazione operativa 2014-2020 l'Autorità di Gestione potrà avviare operazioni a valere sul Programma Operativo 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'Autorità di Gestione dovrà effettuare una verifica tesa ad accertare che tali operazioni siano conformi ai criteri di selezione approvati dal Comitato di Sorveglianza.

La selezione dei progetti da ammettere a finanziamento è stata avviata seguendo un percorso partenariale strutturato, ampio e articolato che ha permesso la condivisione con i diversi *stakeholders* degli interventi a fondamento della strategia.

Solide analisi istruttorie hanno permesso di valutare la rilevanza degli interventi proposti in seno alla strategia privilegiando, a tal fine, progetti ricadenti nelle aree vaste individuate a livello strategico come nodi portanti del sistema, nonché progetti cosiddetti maturi che potessero dunque soddisfare le diverse condizionalità *ex ante* poste.

2.3.7 Uso programmato degli strumenti finanziari

Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il Programma 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.

In particolare, l'Autorità di Gestione, nell'ambito dell'azione di coordinamento dalla Direzione Generale in materia di programmi internazionali, nella selezione degli interventi terrà conto della

possibilità legate al coordinamento con finanziamenti derivanti dall'ambito trasporti per programmi annuali e multiannuali della Connecting Europe Facility.

In questo senso, il Programma, in ossequio alle previsioni del Titolo IV del Regolamento CE 1303/2013, prevede di garantire la massima sinergia ove gli Enti potenzialmente beneficiari decidano di ricorrere a detti strumenti, concorrendo al finanziamento di lotti funzionali degli interventi eventualmente co-finanziati. In particolare, è necessario tenere presente che l'applicazione di uno strumento finanziario correttamente selezionato consentirebbe all'AdG di ridurre i costi di realizzazione dell'opera, nonché di consentire la riallocazione di risorse, utili per investire in nuovi progetti. L'applicazione di queste linee di intervento permetterebbe di effettuare un miglioramento qualitativo e quantitativo delle opere finanziate.

Queste tipologie di Strumenti Finanziari permettono di creare un effetto leva in grado di apportare non solo risorse finanziarie aggiuntive rispetto ai fondi strutturali ma anche prezioso *know-how* tecnico e finanziario.

E' evidente come la convenienza e la sostenibilità di questi strumenti di ingegneria finanziaria dipenda dalla valutazione ex ante del mercato in cui l'eventuale strumento opera. Il territorio riveste un ruolo essenziale, in quanto diventa fondamentale conoscere il tessuto imprenditoriale; a tal fine l'Autorità di Gestione porterà avanti debite attività di consultazione con il territorio ed i differenti *stakeholders*.

2.3.8 Uso programmato dei grandi progetti

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

Per quanto attiene invece il Grande Progetto "**Ampliamento dell'Interporto regionale della Puglia**". Finanziato sul POR FESR Puglia, di importo pari a 150 milioni di euro, è stato ipotizzato dopo un confronto con la Regione Puglia che sarebbe opportuno, data la sua rilevanza strategica, completarlo sul PO nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014-2020. Di tale progetto beneficeranno,

infatti, non solo l'area metropolitana di Bari, la regione Puglia, e il Sud a livello inter-regionale, ma anche le regioni adriatiche lungo l'asse Nord-Sud, fino all'Europa dell'Est.

Per tale intervento viene proposto un lotto a cavallo pari a 54 milioni di euro.

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

Tabella 25 - 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		
O.3.1	Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)	m ²	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	Annuale
O.3.2	Lunghezza degli accosti aggiuntivi	m	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	Annuale
O.3.3	Materiale rimosso (dragaggi)	m ³	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	Annuale
O.3.4	Realizzazione di applicativi e sistemi informatici	N.	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	Annuale
O.3.5	Punti di accesso con sportello unico doganale	N.	FESR	Meno sviluppate				Beneficiari	Annuale

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

[Non applicabile]

2.3.11 Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione

Tabella 26 - 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
III	Finanziario	F.3	Spesa certificata	Euro	FESR	Meno sviluppate	€ 34.915.836	€ 698.316.729	Monitoraggio	
III	Output	O.3.1	Superficie oggetto di intervento (piazze, aree logistiche, banchine)	m ²	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]	Beneficiari	
III	Output	O.3.2	Lunghezza degli accosti aggiuntivi	m	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]	Beneficiari	
III	Output	O.3.3	Materiale rimosso (dragaggi)	m ³	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]	Beneficiari	

Indicatore finanziario: il target intermedio è stato calcolato prendendo a riferimento i valori di certificazione del PO Reti e Mobilità 2007-13 nel 2011 (cfr. RAE PON Reti e Mobilità 2011). È stata elaborata una tabella di corrispondenza tra i temi prioritari del periodo di programmazione 2007-2013 e gli Assi del periodo di programmazione 2014-2020. Nello specifico, all'asse III del PO 2014-20 sono stati associati i dati di certificazione relativi alla performance di spesa 2007-2013 per i temi prioritari "Porti" (Spesa certificata al 2011 pari ad € 7.511.128,78 su spesa ammissibile pari ad €

396.450.000,00), “Sistemi di trasporto intelligenti” (Spesa certificata al 2011 pari ad € 22.481.331,86 su spesa ammissibile pari ad € 226.411.853,70) e “Trasporti multimodali” (Spesa certificata al 2011 pari ad € 0,00 su spesa ammissibile pari ad € 39.000.000,00). Il target intermedio (pari al 5% della spesa ammissibile) è dato dall'approssimazione, per eccesso, della media aritmetica tra le sommatorie di tali tre valori (€ 7.511.128,78 + € 22.481.331,86 + € 0,00 = **€ 29.992.460,64**; € 396.450.000,00 + € 226.411.853,70 + € 39.000.000,00 = **€ 661.861.853,70**; € 29.992.460,64/€ 661.861.853,70 = **4,53%**).

2.3.12 Categorie di operazione

Tabella 27 - 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	035 Trasporti multimodali (RTE-T)	56.752.718,00
III	039 Porti marittimi (RTE-T)	272.321.483,08
III	044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)	55.000.000,00

Tabella 28 - 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	384.074.201,08

Tabella 29 - 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	384.074.201,08

Tabella 30 - 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	384.074.201,08

2.3.13 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	3
<p>L'Amministrazione, pertanto, in un'ottica di efficientamento dei processi gestionali, di controllo e sorveglianza, intende promuovere un uso dell'assistenza tecnica volto ad attivare alcune iniziative già menzionate per l'Asse prioritario II (cfr. 2.2.13), integrandole all'interno delle specificità delle tematiche interessate dall'Asse prioritario III:</p> <ul style="list-style-type: none">• Supporto alla definizione di un modello di governance che riunisca in un'unica sede istituzionalizzata i diversi attori coinvolti in un'area vasta, fungendo da cabina di regia per il coordinamento e la ripartizione efficiente delle competenze (si veda paragrafo 2.4.4.1);• Azioni di accompagnamento degli stakeholders all'analisi delle progettualità dal punto di vista della possibile attivazione di forme di partenariati pubblico privati (PPP) all'interno delle Aree vaste;• Rafforzamento della capacità di portare a "maturazione" gli interventi, con speciale riferimento alle Analisi Costi Benefici e notifiche per aiuti di Stato;• Supporto per la redazione delle Schede Grandi Progetti;• Supporto alla definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi per i beneficiari e l'Amministrazione (si veda sezione 10):<ul style="list-style-type: none">▪ snellimento della burocrazia necessaria alla presentazione e attuazione dei progetti;▪ semplificazione delle voci di spesa richieste a rimborso;▪ archiviazione elettronica.• Supporto alle attività per le verifiche e controllo della spesa, con particolare riferimento agli appalti pubblici nei settori speciali;• Previsione di attività di trasferimento, da parte dell'Amministrazione ai Beneficiari, di abilità tecniche e metodologiche per una progettazione e rendicontazione orientata agli obiettivi progettuali.• Supporto nello svolgimento delle verifiche in loco presso i Beneficiari.	

2.4 Asse prioritario IV – Assistenza Tecnica

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

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

[Non applicabile]

2.4.2 Fondo e categoria di regioni

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

2.4.3 Obiettivi specifici e risultati attesi

ID	4
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	<p>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,</p> <ul style="list-style-type: none">• 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;

	<ul style="list-style-type: none"> • Adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma; • Miglioramento della qualità della progettazione e dell'esecuzione del Programma, mediante un sistema organico di monitoraggio e il ricorso alla valutazione del Programma e degli interventi in termini di efficacia, efficienza e impatto sul territorio con particolare attenzione alla disseminazione dei risultati.
--	---

2.4.4 Indicatori di risultato

Tabella 31 - 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.4.1	Progetti e interventi cofinanziati che rispettano i cronoprogrammi di attuazione in percentuale sul totale di progetti e interventi finanziati	%								Sistema di Monitoraggio Unitario	Bimestrale
R.4.2	Progetti che non fanno registrare irregolarità amministrative e/o contabili sul totale di progetti del PO	%			0	2014			100	Sistema di Monitoraggio Unitario	Annuale

2.4.4.1 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 del Programma orientate alla razionalizzazione, semplificazione e trasparenza delle procedure relative alla gestione e attuazione delle azioni e a una maggiore efficienza e al miglioramento della *governance* del PON nel suo complesso.

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 IV 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 per la formulazione delle Analisi Costi/Benefici per i cd. Grandi Progetti e delle eventuali notifiche per Aiuti di Stato;
- 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 – a i 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 vaste, 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 vasta;

- Azioni di raccordo e coordinamento le Aree vaste, identificate nel PO, e all'interno delle stese 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;
- Realizzazione di studi, ricerche ed approfondimenti tematici funzionali alla gestione, attuazione e valutazione degli interventi del Programma, anche con riferimento agli aspetti ambientali;
- Definizione e applicazione di metodi di valutazione appropriati;
- Partecipazione a momenti formativi su tematiche specifiche connesse agli obiettivi del Programma.

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 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 una piattaforma 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;
- 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.

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

Tabella 32 - Indicatori di output

ID	Indicatore	Unità di misura	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati
			U	D	T	
O.4.1	Analisi, studi o progettazioni	N.				Beneficiario
O.4.2	Azioni integrate per la semplificazione e la razionalizzazione delle procedure amministrative	N.				Beneficiario
O.4.3	Progetti destinati alle Pubbliche Amministrazioni o ai servizi pubblici	N.				Beneficiario

2.4.6 Categorie di operazione (Asse prioritario IV)

Tabella 33 - Dimensione 1 – Settore di intervento

Fondo	FESR	
Categoria di regioni	Regioni meno sviluppate	
Asse prioritario	Codice	Importo (in EUR)
IV	121 Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni	33.880.000,00
IV	122 Valutazione e studi	4.840.000,00
IV	123 Informazione e comunicazione	9.680.000,00

Tabella 34 - Dimensione 2 – Forma di finanziamento

Fondo	FESR	
Categoria di regioni	Regioni meno sviluppate	
Asse prioritario	Codice	Importo (in EUR)
IV	01 Sovvenzione a fondo perduto	48.400.000,00

Tabella 35 - Dimensione 3 – Tipo di territorio

Fondo	FESR	
Categoria di regioni	Regioni meno sviluppate	
Asse prioritario	Codice	Importo (in EUR)
IV	07 Non pertinente	48.400.000,00

Tabella 36 - Dimensione 4 – Meccanismi territoriali di attuazione

Fondo	FESR	
<i>Categoria di regioni</i>	Regioni meno sviluppate	
<i>Asse prioritario</i>	Codice	Importo (in EUR)
IV	07 Non pertinente	48.400.000,00

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 37

Fondo	Categoria di regioni	2014		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	Dotazione principale	Riserva di efficacia dell'attuazione
FESR	Regioni meno sviluppate	175.225.026	10.769.040	178.733.136	10.984.643	182.310.973	11.204.531	185.959.657	11.428.773	189.681.250	11.657.496	193.477.198	11.890.789	197.348.761	12.128.728	1.302.736.000	80.064.000
FESR	Dotazione speciale per le regioni ultraperiferiche o le regioni nordiche scarsamente popolate															-	-
Totale		175.225.026	10.769.040	178.733.136	10.984.643	182.310.973	11.204.531	185.959.657	11.428.773	189.681.250	11.657.496	193.477.198	11.890.789	197.348.761	12.128.728	1.302.736.000	80.064.000

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

Tabella 38 - Piano di finanziamento

Asse prioritario	Fondo	Categorìa 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 informazioni 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 e 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) – (i)	(i) = (b) – (k)	(j)	(k) = (b) * ((j)/(a))	(l) = (j)/(a) * 100
Asse prioritario 1	FES R	Meno sviluppate	1.527.846.907	840.315.798,92	687.531.108,21	687.531.108,21	-	1.527.846.907,13	55,00%	-	789.896.850,98	646.279.241,71	50.418.947,94	41.251.866,50	6,00%
Asse prioritario 2	FES R	Meno sviluppate	200.018.182	110.010.000,00	90.008.181,82	90.008.181,82	-	200.018.181,82	55,00%	-	103.409.400,00	84.607.690,91	6.600.600,00	5.400.490,91	6,00%
Asse prioritario 3	FES R	Meno sviluppate	698.316.729	384.074.201,08	314.242.528,15	314.242.528,15	-	698.316.729,23	55,00%	-	361.029.749,02	295.387.976,46	23.044.452,06	18.854.551,69	6,00%
Asse prioritario 4	FES R	Meno sviluppate	88.000.000	48.400.000,00	39.600.000,00	39.600.000,00	-	88.000.000,00	55,00%	-	45.496.000,00	37.224.000,00	2.904.000,00	2.376.000,00	6,00%
Totale	FES R	Meno sviluppate	2.514.181.818,18	1.382.800.000,00	1.131.381.818,18	1.131.381.818,18	-	2.514.181.818,18	55,00%	-	1.299.832.000,00	1.063.498.909,09	82.968.000,00	67.882.909,09	6,00%

Tabella 39 -Iniziativa a favore dell'occupazione giovanile: FSE e dotazioni specifiche all'IOG (se del caso)

[Non applicabile]

Tabella 40 - 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	840.315.798,92	687.531.108,21	1.527.846.907,13
Asse prioritario 2	FESR	Meno sviluppate	7	110.010.000,00	90.008.181,82	200.018.181,82
Asse prioritario 3	FESR	Meno sviluppate	7	384.074.201,08	314.242.528,15	698.316.729,23
Asse prioritario 4	FESR	Meno sviluppate	7	48.400.000,00	39.600.000,00	88.000.000,00
Totale				1.382.800.000,00	1.131.381.818,18	2.514.181.818,18

Tabella 41 - 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	336.126.319,57	22,93%
II	44.004.000,00	3,00%
III	153.629.680,43	10,48%
Totale	533.760.000,00	36,42%

4) Sezione 4 - Approccio integrato allo sviluppo territoriale

[Sezione non applicabile]

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 42 - 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, la programmazione ed i progetti internazionali – Divisione II Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità	Dirigente
Autorità di certificazione (ove pertinente)	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali – Divisione VI	Dirigente
Autorità di Audit	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale del Personale e degli Affari Generali – Divisione IX	Dirigente
Organismo al quale la Commissione effettuerà i pagamenti	MEF-RGS-Ispettorato IGRUE	Dirigente

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 vasta, 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.¹⁸

7.2.2 Sovvenzioni globali

[Non applicabile]

7.2.3 Sostegno destinato allo sviluppo delle capacità (FSE)

[Non applicabile]

¹⁸ 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

[Sezione non applicabile]

9) Sezione 9 - 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 promosso dal MISE-DPS 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). Tale soluzione è stata formalizzata nel 10° Allegato Infrastrutture del settembre 2012 e, successivamente, ribadita dagli aggiornamenti 2013 (11° Allegato) e 2014. La versione dell'Aprile 2014, contiene un primo indice ragionato della nuova configurazione del documento che, attualmente in corso di perfezionamento e completamento, sarà emesso in forma definitiva nel mese di dicembre 2014 .

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 RTE-T e rete globale in cui si prevedono investimenti del FESR e del Fondo di Coesione, nonché le altre componenti stabilite dal Regolamento medesimo.

Al fine di fornire una risposta in tutto coerente con i requisiti di condizionalità stabiliti dal Regolamento 1303/2013, sono state quindi avviate sia una rivisitazione della struttura che una vera e propria integrazione di contenuti, i cui profili e la cui tempistica sono sintetizzati nelle successive tabelle. Tale operazione di revisione complessiva dell'Allegato Infrastrutture potrà consentire, a regime, di caratterizzare a pieno titolo lo strumento quale Quadro generale nazionale per gli investimenti in materia di infrastrutture e di trasporti.

L'Allegato restituisce, infatti, il complesso delle scelte strategiche in campo infrastrutturale e trasportistico, ed è peraltro in grado di fornire una rappresentazione dinamica dei processi decisionali in atto. Si richiamano in merito i provvedimenti di riforma normativa in materia portuale ed aeroportuale, attualmente in fase di avanzata elaborazione (Disegni di Legge AS 120 e AS. 370 "Riforma della legislazione in materia portuale"). Per quanto riguarda il sistema portuale, tra le nuove priorità si riconosce la necessità di definire un nuovo assetto gestionale dell'offerta portuale all'interno di un quadro normativo unitario che investa i seguenti punti:

- la governance dei porti, a partire da quelli che hanno realistiche potenzialità di integrarsi in veri e propri sistemi multiportuali.
- la strumentazione necessaria a rafforzare le scelte strategiche unitarie sulla portualità italiana, promuovendo gli investimenti necessari e scoraggiando quelli inutili e a coordinarle con le scelte regolatorie che la legge ha attribuito alla nuova Autorità per i trasporti;
- la riduzione dell'incidenza complessiva degli oneri burocratici;
- l'incentivazione all'adeguamento tecnologico e alla crescita di efficienza del sistema logistico complessivo del Paese.

Con riferimento al sistema aeroportuale, un'informativa del Ministro alle Infrastrutture e Trasporti al Consiglio dei Ministri del 17 gennaio 2014, ha formalmente aperto l'iter di approvazione del Piano nazionale degli aeroporti che vedrà un successivo momento di discussione in sede di conferenza Stato-Regioni. Il Piano mira a creare le condizioni di uno sviluppo organico del settore nel quadro delineato dalla normativa nazionale ed europea di riferimento e in un'ottica di efficientamento e razionalizzazione della spesa.

9.1 Condizionalità ex ante

Tabella 43 - 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
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 RTE-T	Assi I, II e III	In parte	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:	In parte	- L. 7 aprile 2011 n. 39 e s.m.i., che istituisce il DEF, e ne individua i contenuti	-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
			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 RTE-T e globale in cui si prevedono investimenti del FESR e del FSC;	In parte	- art. 41 della L. 214/2011 e s.m.i., (allegato infrastrutture) Allegato infrastrutture al DEF 2014-2016 http://www.governo.it/GovernoInforma/documenti/DEF_2014/DEF2014_ALL_V.pdf	

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		
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	ASSE I e II	In parte	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	In parte	v. allegato infrastrutture al DEF aprile 2014 : indice ragionato allegato infrastrutture pag. 20-21 http://www.gove	- La nuova articolazione dell'Allegato Infrastrutture prevede la trattazione specifica della tematica, sia nella parte di analisi che in quella di programmazione --Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle

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
regionale e locale) che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alla rete globale e alla rete centrale RTE-T. Gli investimenti coprono assets mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità			piano di progetti realistici e maturi (compresi una tabella di marcia e un quadro di bilancio):		rno.it/GovernoInforma/documenti/DEF_2014/DEF2014_ALL_V.pdf	misure indicate
			2) Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	No		
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,	ASSI II e III	In parte	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	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
i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, che contribuiscono a migliorare la connettività della rete, l'accessibilità alla rete globale e centrale RTE-T (..)			strategica;			principi della valutazione ambientale strategica quale strumento di supporto decisionale. 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);	Si	Allegato Infrastrutture	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 44 - Azioni volte a ottemperare alle condizionalità ex ante generali

Condizionalità ex ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
Appalti pubblici – Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE	Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi	Individuazione di misure per affrontare i principali errori individuati dalla CE in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi strutturali.	31/12/2016	Amministrazioni centrali/regionali/AdG
	Dispositivi a garanzia della trasparenza nelle procedure di aggiudicazione dei contratti	Predisposizione di linee guida regionali sull'aggiudicazione degli appalti pubblici sotto soglia.	31/12/2016	Amministrazioni centrali/regionali/AdG
	Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE	Predisposizione di azioni di diffusione di informazioni ai beneficiari e a tutti i soggetti coinvolti nella gestione dei Fondi strutturali.	31/12/2013	Amministrazioni centrali/regionali/AdG
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	Dispositivi per l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	<ul style="list-style-type: none"> • Implementazione degli strumenti di controllo in fase di concessione degli aiuti al fine di assicurare il rispetto della regola del cumulo degli aiuti. • Implementazione degli strumenti di verifica degli emendamenti ai regimi di aiuti esistenti circa la compatibilità con le decisioni di approvazione o con i regolamenti di esenzione. • Implementazione di strumenti per la 	31/12/2016	Amministrazioni centrali/regionali/AdG

Condizionalità ex ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
		<p>verifica di conformità alle norme sugli aiuti di Stato degli aiuti rimborsabili concessi attraverso strumenti finanziari.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementazione di strumenti volti ad assicurare appropriati controlli di conformità dei regimi approvati/esentati con la pertinente normativa europea, attraverso l'adozione di procedure e linee guida che assicurino che le autorità eroganti verifichino le condizioni di eleggibilità e di compatibilità. • Implementazione di strumenti volti ad assicurare un sistema di report e di registri per la completa e tempestiva conoscenza degli aiuti di Stato concessi. 		
	Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE;	Predisposizione di azioni di diffusione di informazioni ai beneficiari e a tutti i soggetti coinvolti nella gestione dei Fondi strutturali.	31/12/2016	Amministrazioni centrali/regionali/AdG

Tabella 45 - Azioni volte a ottemperare alle condizionalità ex ante tematiche

Condizionalità ex ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
<p>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 RTE-T</p>	<p>Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti che soddisfi i requisiti giuridici per una valutazione ambientale e definisca:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento integrazione dell'Allegato infrastrutture al DEF • Avvio delle attività finalizzate a di Valutazione Ambientale Strategica e dell'interlocuzione con il Ministero dell'Ambiente • Emissione Rapporto Preliminare Ambientale • Redazione del Rapporto Ambientale e completamento della procedura di VAS in conformità ai requisiti legislativi comunitari e nazionali comprese il processo di consultazione pubblica • Restituzione all'interno dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza delle ulteriori integrazioni eventualmente apportate in accoglimento degli esiti della procedura di VAS 	<p>12/ 2014</p> <p>05/2014</p> <p>12/2014</p> <p>12/2015</p> <p>04/2016</p>	<p>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali</p>
	<p>il contributo allo spazio unico europeo dei trasporti conforme all' articolo 10 del regolamento (UE) n.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento integrazione dell'Allegato infrastrutture al DEF 	<p>12/ 2014</p>	<p>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale</p>

Condizionalità ex ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
	1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, comprese le priorità per gli investimenti in materia di: -- assi principali della rete RTE-T e rete globale in cui si prevedono investimenti dell'FESR e del Fondo di coesione;			per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
	-- un piano realistico e maturo riguardante i progetti per i quali si prevede un sostegno da parte dell'FESR e del Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento integrazione dell'Allegato infrastrutture al DEF 	12/ 2014	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
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 RTE-T. Gli investimenti coprono assets mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità	-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);	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento integrazione dell'Allegato infrastrutture al DEF 	12/2014	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
	--Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento integrazione dell'Allegato infrastrutture al DEF 	12/2014	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
7.3 Altri modi di trasporto tra cui la	-Esistenza di una sezione sulla	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento integrazione dell'Allegato 	12/2014	Ministero delle

Condizionalità ex ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
<p>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 RTE-T (..)</p>	<p>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:</p>	<p>infrastrutture al DEF</p>		<p>infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali</p>
	<p>soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica;</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Avvio delle attività finalizzate a di Valutazione Ambientale Strategica e dell'interlocuzione con il Ministero dell'Ambiente • Emissione Rapporto Preliminare Ambientale • Redazione del Rapporto Ambientale e completamento della procedura di VAS in conformità ai requisiti legislativi comunitari e nazionali comprese il processo di consultazione pubblica • Restituzione all'interno dell'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza delle ulteriori integrazioni eventualmente apportate in accoglimento degli esiti della procedura di VAS 	<p>05/2014</p> <p>12/2014</p> <p>12/2015</p> <p>04/2016</p>	<p>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali</p>
	<p>definiscano un piano di progetti realistici e</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento integrazione dell'Allegato 	<p>12/2014</p>	<p>Ministero delle</p>

Condizionalità ex ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
	maturi (tra cui un calendario e quadro di bilancio);	infrastrutture al DEF		infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
	Misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	<ul style="list-style-type: none"> • Completamento integrazione dell'Allegato infrastrutture al DEF 	12/2014	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali

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 è 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 più 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 forfaitizzazione dei costi indiretti di investimento¹⁹.

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:

- 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 saranno definite ex ante per tutti i*

¹⁹ L'utilizzo delle suddette opzioni ha riguardato circa il 15% delle spese richieste a rimborso dal beneficiario e, a chiusura del Programma Operativo tenuto conto del budget assegnato a RFI e delle caratteristiche dei singoli progetti, le misure di semplificazione implementate potranno incidere su circa 150 milioni di Euro.

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 maturata²⁰, si prevede di gestire e archiviare tutta la documentazione ufficiale del Programma solamente in formato digitale²¹. 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.
- d) *Programma di riduzione dei tempi e degli oneri dei procedimenti amministrativi.* Durante l'esecuzione del Programma Operativo 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.
- e) *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.

²⁰ 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)

²¹ 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

Il Regolamento (CE) 1303/2013 stabilisce che gli obiettivi dei fondi strutturali devono essere perseguiti in linea con il principio dello sviluppo sostenibile e della promozione, da parte dell'Unione, dell'obiettivo di preservare, tutelare e migliorare la qualità dell'ambiente tenendo conto del principio "chi inquina paga".

Nel rispetto delle indicazioni di cui all'art. 8 del Regolamento (CE) 1303/2013 nella stessa 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.

Seguendo questa logica, gli Obiettivi Tematici previsti dal Regolamento e declinati nell'Accordo di Partenariato, concorrono agli obiettivi di sostenibilità ambientale. A diretta finalità ambientale è da ascrivere l'Obiettivo Tematico 7.

Su tale obiettivo tematico poggia 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 Programma 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 alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., e concepita come uno strumento di aiuto alla decisione in tutte le fasi della formulazione 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'Autorità di Gestione del PON assicurerà la piena integrazione dei requisiti di tutela ambientale e dello sviluppo sostenibile.

L’Autorità di Gestione del PON, 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 PON 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 dello sviluppo sostenibile sarà perseguita attraverso la valutazione e il monitoraggio degli effetti ambientali degli interventi cofinanziati; a partire dagli obiettivi di sostenibilità, delle aree di criticità/sensibilità ambientali e dei potenziali impatti ambientali descritti nel Rapporto Ambientale – redatto all’interno del percorso di Valutazione ambientale – saranno introdotte opportune misure di orientamento alla sostenibilità degli interventi e di mitigazione degli impatti. Tali attività saranno garantite nel corso dell’attuazione del PON e assumeranno 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 Rapporto Ambientale.

Attenzione particolare sarà posta all’impatto dei Grandi Progetti 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 a quanto riportato nell’art. 101 del Regolamento (CE), inoltre, l’Autorità di Gestione garantirà che prima dell’approvazione di un grande progetto 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.

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 ambientale e la gestione degli aspetti ambientali del PON “Infrastrutture e Reti”.

Il Report terrà conto dell'andamento degli indicatori ambientali legati all'attuazione del Programma e degli interventi posti in essere al fine di assicurare tutela ambientale e sviluppo sostenibile attraverso ciascuna delle operazioni finanziate. Infine, le misure di monitoraggio ambientale previste consentiranno di rilevare i potenziali effetti ambientali negativi connessi con l'attuazione del PON e di introdurre le opportune misure correttive ove necessario.

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.

Nell'ambito della 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 tema²², e in ottemperanza al Codice delle pari opportunità tra uomo e donna²³, 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.

²² 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.

²³ 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 46 - Elenco dei grandi progetti

Progetto	Data di notifica/presentazione programmata (anno, trimestre)	Inizio dell'attuazione previsto (anno, trimestre)	Data di completamento prevista (anno, trimestre)	Asse prioritario/priorità d'investimento
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	2015, IV	2014, I	2017, I	I / 7.a)
Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	2015, IV	2013, III	2016, IV	II / 7.c)
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)
Potenziamento del Porto commerciale di Augusta	2015, IV	2014, I	2016, IV	III / 7.c)
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)
Nodo ferroviario di Palermo: tratta La Malfa/EMS-Carini	2015, IV	2008, II	2016, IV	I / 7.a)
Potenziamento della linea Napoli-Bari	2016, II	2018, III	2023, IV	I / 7.a)
Potenziamento della linea Catania-Palermo	2016, III	2018, IV	2022, II	I / 7.a)
Interporto della Puglia - Ampliamento Interporto (completamento Grande Progetto PO FESR 2007/2013)	2016, I	n.d., n.d.	n.d., n.d.	III / 7.c)

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

Tabella 47 – 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	€ 275.012.443	€ 1.527.846.907
I	Output	O.1.1	Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.I. 12) di cui: TEN-T (C.I. 12.a)	Km	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
I	Output	O.1.2	Impianti e sistemi tecnologici	n.	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
II	Finanziario	F.2	Spesa certificata	Euro	FESR	Meno sviluppate	€ 8.000.727	€ 200.018.181
II	Output	O.2.1	Estensione dell'intervento in lunghezza	Km	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
II	Output	O.2.4	Realizzazione di applicativi e sistemi informatici	N.	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
III	Finanziario	F.3	Spesa certificata	Euro	FESR	Meno sviluppate	€ 34.915.836	€ 698.316.729
III	Output	O.3.1	Superficie oggetto di intervento (piazzi, aree logistiche, banchine)	m ²	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
III	Output	O.3.2	Lunghezza degli accosti aggiuntivi	m	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
III	Output	O.3.3	Materiale rimosso (dragaggi)	m ³	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]

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	€ 275.012.443	€ 1.527.846.907
I	Output	O.1.1	Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.I. 12) di cui: TEN-T (C.I. 12.a)	Km	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
I	Output	O.1.2	Impianti e sistemi tecnologici	n.	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
II	Finanziario	F.2	Spesa certificata	Euro	FESR	Meno sviluppate	€ 8.000.727	€ 200.018.181
II	Output	O.2.1	Estensione dell'intervento in lunghezza	Km	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
II	Output	O.2.4	Realizzazione di applicativi e sistemi informatici	N.	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
III	Finanziario	F.3	Spesa certificata	Euro	FESR	Meno sviluppate	€ 34.915.836	€ 698.316.729
III	Output	O.3.1	Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)	m ²	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
III	Output	O.3.2	Lunghezza degli accosti aggiuntivi	m	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]
III	Output	O.3.3	Materiale rimosso (dragaggi)	m ³	FESR	Meno sviluppate	[XX% del target finale]	[100%]

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 e 16 maggio 2014 Incontri tenutisi con il Dipartimento per le Politiche di Sviluppo
- 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

ALLEGATI

- I. Tavola di corrispondenza tra Priorità di investimento/Assi/Obiettivi specifici-Risultati Attesi
- II. Bozza di relazione della valutazione ex ante, corredata da una sintesi (obbligatoria)
(Riferimento: articolo 55, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013)