

**PROGRAMMA OPERATIVO NELL'AMBITO
DELL'OBIETTIVO "INVESTIMENTI IN FAVORE DELLA
CRESCITA E DELL'OCCUPAZIONE"**

CCI	2014IT16RFOP002
Titolo	PON Infrastrutture e Reti
Versione	6.0
Primo anno	2014
Ultimo anno	2020
Ammissibile a partire dal	1-gen-2014
Ammissibile fino a	31-dic-2023
Conformemente all'articolo 96, paragrafo 8, RDC	
Modifica rilevante (soggetta ad approvazione della CE - cfr. articolo 96 RDC)	✓
Approvato dal comitato di sorveglianza	✓
Motivazione della modifica	Rimodulazione di 279.303.318,67 del PON "Infrastrutture e Reti" in favore del PON "Imprese e Competitività" a titolarità del Ministero dello sviluppo economico a seguito della sottoscrizione del Protocollo d'Intesa - trasmesso con prot. DPCOE n. 2933 del 27.07.2020 - tra Il Ministro per il Sud e la Coesione e i Ministri titolari di Programmi Operativi Nazionali finalizzato alla riprogrammazione dei Programmi Operativi dei Fondi strutturali 2014-2020 ai sensi del comma 6 dell'articolo 242 del decreto legge 34/2020, approvato con Nota prot. MIT n. 14443 del 04.09.2020
Numero della decisione della CE	C(2020)6758
Data della decisione della CE	29-set-2020
Numero della decisione di modifica dello SM	
Data della decisione di modifica dello SM	
Data di entrata in vigore della decisione di modifica dello SM	
Regioni NUTS oggetto del programma operativo	ITF3 - Campania ITF4 - Puglia ITF5 - Basilicata ITF6 - Calabria ITG1 - Sicilia

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 TERRITORIALE6

1.1 STRATEGIA PER IL CONTRIBUTO DEL PROGRAMMA OPERATIVO ALLA STRATEGIA DELL'UNIONE PER UNA CRESCITA INTELLIGENTE, SOSTENIBILE E INCLUSIVA E AL RAGGIUNGIMENTO DELLA COESIONE ECONOMICA, SOCIALE E TERRITORIALE	6
1.2 MOTIVAZIONE DELLA DOTAZIONE FINANZIARIA	31

2. ASSI PRIORITARI34

2.A DESCRIZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI DIVERSI DALL'ASSISTENZA TECNICA34

2.A.1 ASSE PRIORITARIO	34
2.A.2 MOTIVAZIONE DELLA DEFINIZIONE DI UN ASSE PRIORITARIO CHE RIGUARDA PIÙ DI UNA CATEGORIA DI REGIONI, DI UN OBIETTIVO TEMATICO O DI UN FONDO (SE APPLICABILE)	34
2.A.3 FONDO, CATEGORIA DI REGIONI E BASE DI CALCOLO PER IL SOSTEGNO DELL'UNIONE	34
2.A.4 PRIORITÀ D'INVESTIMENTO	34
2.A.5 OBIETTIVI SPECIFICI CORRISPONDENTI ALLA PRIORITÀ D'INVESTIMENTO E AI RISULTATI ATTESI	34
2.A.6 AZIONI DA SOSTENERE NELL'AMBITO DELLA PRIORITÀ D'INVESTIMENTO (PER PRIORITÀ D'INVESTIMENTO)	38
2.A.6.1 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	38
2.A.6.2 Principi guida per la selezione delle operazioni	42
2.A.6.3 Uso programmato degli strumenti finanziari (se del caso)	44
2.A.6.4 Uso programmato dei grandi progetti (se del caso)	45
2.A.6.5 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni	46
Priorità d'investimento	46
7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T	46
2.A.4 PRIORITÀ D'INVESTIMENTO	47
2.A.5 OBIETTIVI SPECIFICI CORRISPONDENTI ALLA PRIORITÀ D'INVESTIMENTO E AI RISULTATI ATTESI	47
2.A.6 AZIONI DA SOSTENERE NELL'AMBITO DELLA PRIORITÀ D'INVESTIMENTO (PER PRIORITÀ D'INVESTIMENTO)	51
2.A.6.1 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	51
2.A.6.2 Principi guida per la selezione delle operazioni	53
2.A.6.3 Uso programmato degli strumenti finanziari (se del caso)	54
2.A.6.4 Uso programmato dei grandi progetti (se del caso)	55
2.A.6.5 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni	55
Priorità d'investimento	55
7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	55
2.A.7 INNOVAZIONE SOCIALE, COOPERAZIONE TRANSNAZIONALE E CONTRIBUTO AGLI OBIETTIVI TEMATICI 1-7	55
2.A.8 QUADRO DI RIFERIMENTO DELL'EFFICACIA DELL'ATTUAZIONE	55
2.A.9 CATEGORIE DI OPERAZIONE	56
2.A.10 SINTESI DELL'USO PREVISTO DELL'ASSISTENZA TECNICA COMPRESA, 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) (PER ASSE PRIORITARIO)	58
2.A.1 ASSE PRIORITARIO	59
2.A.2 MOTIVAZIONE DELLA DEFINIZIONE DI UN ASSE PRIORITARIO CHE RIGUARDA PIÙ DI UNA CATEGORIA DI REGIONI, DI UN OBIETTIVO TEMATICO O DI UN FONDO (SE APPLICABILE)	59
2.A.3 FONDO, CATEGORIA DI REGIONI E BASE DI CALCOLO PER IL SOSTEGNO DELL'UNIONE	59
2.A.4 PRIORITÀ D'INVESTIMENTO	59
2.A.5 OBIETTIVI SPECIFICI CORRISPONDENTI ALLA PRIORITÀ D'INVESTIMENTO E AI RISULTATI ATTESI	59

2.A.6 AZIONI DA SOSTENERE NELL'AMBITO DELLA PRIORITÀ D'INVESTIMENTO (PER PRIORITÀ D'INVESTIMENTO).....	62
2.A.6.1 <i>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</i>	62
2.A.6.2 <i>Principi guida per la selezione delle operazioni</i>	64
2.A.6.3 <i>Uso programmato degli strumenti finanziari (se del caso)</i>	67
2.A.6.4 <i>Uso programmato dei grandi progetti (se del caso)</i>	67
2.A.6.5 <i>Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni</i>	68
<i>Priorità d'investimento</i>	68
7b - <i>Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali</i>	68
2.A.4 PRIORITÀ D'INVESTIMENTO	68
2.A.5 OBIETTIVI SPECIFICI CORRISPONDENTI ALLA PRIORITÀ D'INVESTIMENTO E AI RISULTATI ATTESI ...	68
2.A.6 AZIONI DA SOSTENERE NELL'AMBITO DELLA PRIORITÀ D'INVESTIMENTO (PER PRIORITÀ D'INVESTIMENTO).....	71
2.A.6.1 <i>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</i>	71
2.A.6.2 <i>Principi guida per la selezione delle operazioni</i>	76
2.A.6.3 <i>Uso programmato degli strumenti finanziari (se del caso)</i>	79
2.A.6.4 <i>Uso programmato dei grandi progetti (se del caso)</i>	80
2.A.6.5 <i>Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni</i>	80
<i>Priorità d'investimento</i>	80
7c - <i>Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile</i>	80
2.A.7 INNOVAZIONE SOCIALE, COOPERAZIONE TRANSNAZIONALE E CONTRIBUTO AGLI OBIETTIVI TEMATICI 1-7.....	81
2.A.8 QUADRO DI RIFERIMENTO DELL'EFFICACIA DELL'ATTUAZIONE	81
2.A.9 CATEGORIE DI OPERAZIONE.....	83
2.A.10 SINTESI DELL'USO PREVISTO DELL'ASSISTENZA TECNICA COMPRESA, 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) (PER ASSE PRIORITARIO).....	84
2.B DESCRIZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI PER L'ASSISTENZA TECNICA.....	86
2.B.1 ASSE PRIORITARIO	86
2.B.2 MOTIVAZIONE DELLA DEFINIZIONE DI UN ASSE PRIORITARIO CHE RIGUARDA PIÙ DI UNA CATEGORIA DI REGIONI (SE APPLICABILE)	86
2.B.3 FONDO E CATEGORIA DI REGIONI.....	86
2.B.4 OBIETTIVI SPECIFICI E RISULTATI ATTESI.....	86
2.B.5 INDICATORI DI RISULTATO	87
2.B.6 AZIONI DA SOSTENERE E PREVISIONE DEL LORO CONTRIBUTO AGLI OBIETTIVI SPECIFICI (PER ASSE PRIORITARIO)	87
2.B.6.1 <i>Descrizione delle azioni da sostenere e previsione del loro contributo agli obiettivi specifici</i>	87
2.B.6.2 <i>Indicatori di output che si prevede contribuiranno al conseguimento dei risultati</i>	92
2.B.7 CATEGORIE DI OPERAZIONE (PER ASSE PRIORITARIO).....	92
3. PIANO DI FINANZIAMENTO.....	94
3.1 DOTAZIONE FINANZIARIA A TITOLO DI CIASCUN FONDO E IMPORTI DELLA RISERVA DI EFFICACIA DELL'ATTUAZIONE.....	94
3.2 DOTAZIONE FINANZIARIA TOTALE PER FONDO E COFINANZIAMENTO NAZIONALE (IN EUR).....	94
TABELLA 18A: PIANO DI FINANZIAMENTO	94
TABELLA 18C: RIPARTIZIONE DEL PIANO DI FINANZIAMENTO PER ASSE PRIORITARIO, FONDO, CATEGORIA DI REGIONI E OBIETTIVO TEMATICO.....	94
TABELLA 19: IMPORTO INDICATIVO DEL SOSTEGNO DA USARE PER OBIETTIVI IN MATERIA DI CAMBIAMENTO CLIMATICO	95
4. APPROCCIO INTEGRATO ALLO SVILUPPO TERRITORIALE	96

4.1 SVILUPPO LOCALE DI TIPO PARTECIPATIVO (SE DEL CASO)	96
4.2 AZIONI INTEGRATE PER LO SVILUPPO URBANO SOSTENIBILE (SE DEL CASO)	96
4.3 INVESTIMENTI TERRITORIALI INTEGRATI (ITI) (SE DEL CASO)	97
4.4 MODALITÀ DELLE AZIONI INTERREGIONALI E TRANSNAZIONALI, NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA OPERATIVO, CON BENEFICIARI SITUATI IN ALMENO UN ALTRO STATO MEMBRO (SE DEL CASO).....	97
4.5 CONTRIBUTO DELLE AZIONI PREVISTE NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA ALLE STRATEGIE MACROREGIONALI E STRATEGIE RELATIVE AI BACINI MARITTIMI, SUBORDINATEMENTE ALLE ESIGENZE DELLE AREE INTERESSATE DAL PROGRAMMA COSÌ COME IDENTIFICATE DALLO STATO MEMBRO (SE DEL CASO).....	97
5. ESIGENZE SPECIFICHE DELLE ZONE GEOGRAFICHE PARTICOLARMENTE COLPITE DALLA POVERTÀ O DEI GRUPPI BERSAGLIO A PIÙ ALTO RISCHIO DI DISCRIMINAZIONE O ESCLUSIONE SOCIALE.....	100
5.1 ZONE GEOGRAFICHE PARTICOLARMENTE COLPITE DALLA POVERTÀ O GRUPPI BERSAGLIO A PIÙ ALTO RISCHIO DI DISCRIMINAZIONE O ESCLUSIONE SOCIALE.....	100
5.2 STRATEGIA INTESA A RISPONDERE ALLE ESIGENZE SPECIFICHE DELLE AREE GEOGRAFICHE PIÙ COLPITE DALLA POVERTÀ O DEI GRUPPI BERSAGLIO A MAGGIOR RISCHIO DI DISCRIMINAZIONE O ESCLUSIONE SOCIALE E, SE PERTINENTE, CONTRIBUTO ALL'APPROCCIO INTEGRATO ESPOSTO NELL'ACCORDO DI PARTENARIATO	100
TABELLA 22: AZIONI INTESE A RISPONDERE ALLE ESIGENZE SPECIFICHE DI ZONE GEOGRAFICHE PARTICOLARMENTE COLPITE DALLA POVERTÀ O DI GRUPPI BERSAGLIO A PIÙ ALTO RISCHIO DI DISCRIMINAZIONE O ESCLUSIONE SOCIALE.....	101
6. ESIGENZE SPECIFICHE DELLE AREE GEOGRAFICHE AFFETTE DA SVANTAGGI NATURALI O DEMOGRAFICI GRAVI E PERMANENTI (SE DEL CASO)	102
7. AUTORITÀ E ORGANISMI RESPONSABILI DELLA GESTIONE FINANZIARIA, DEL CONTROLLO E DELL'AUDIT E RUOLO DEI PARTNER PERTINENTI.....	103
7.1 AUTORITÀ E ORGANISMI PERTINENTI	103
7.2 COINVOLGIMENTO DEI PARTNER PERTINENTI.....	104
7.2.1 <i>Azioni adottate per associare i partner alla preparazione del programma operativo e loro ruolo nelle attività di esecuzione, sorveglianza e valutazione del programma</i>	104
7.2.2 <i>Sovvenzioni globali (per il FSE, se del caso)</i>	105
7.2.3 <i>Sostegno destinato allo sviluppo delle capacità (per il FSE, se del caso)</i>	105
8. COORDINAMENTO TRA I FONDI, IL FEASR, IL FEAMP E ALTRI STRUMENTI DI FINANZIAMENTO DELL'UNIONE E NAZIONALI E CON LA BEI.....	106
9. CONDIZIONALITÀ EX ANTE.....	107
9.1 CONDIZIONALITÀ EX ANTE.....	107
TABELLA 24: CONDIZIONALITÀ EX-ANTE APPLICABILI E VALUTAZIONE DELL'OTTEMPERANZA ALLE STESSE.....	108
9.2 DESCRIZIONE DELLE AZIONI VOLTE A OTTEMPERARE ALLE CONDIZIONALITÀ EX ANTE, DEGLI ORGANISMI RESPONSABILI E CALENDARIO	124
10. RIDUZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI PER I BENEFICIARI.....	136
11. PRINCIPI ORIZZONTALI.....	138
11.1 SVILUPPO SOSTENIBILE	138
11.2 PARI OPPORTUNITÀ E NON DISCRIMINAZIONE	140
11.3 PARITÀ TRA UOMINI E DONNE	140
12. ELEMENTI DISTINTI	142
12.1 GRANDI PROGETTI DA ATTUARE DURANTE IL PERIODO DI PROGRAMMAZIONE.....	142
12.2 QUADRO DI RIFERIMENTO DELL'EFFICIENZA DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO.....	143
12.3 PARTNER PERTINENTI COINVOLTI NELLA PREPARAZIONE DEL PROGRAMMA.....	143
DOCUMENTI	145
ALLEGATI PRESENTATI SECONDO IL REGOLAMENTO DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE CHE ISTITUISCE IL MODELLO DEL PROGRAMMA.....	145

RISULTATI DI CONVALIDA PIÙ RECENTI.....146

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 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

1.1.1 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 di riferimento

Le variazioni al contesto programmatico e normativo europeo e nazionale, intervenute a partire dall'approvazione del PON e dalla sua successiva riprogrammazione nell'anno 2017, riconducibili al processo di riforma della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture in Italia avviato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nonché una serie di ulteriori valutazioni inerenti l'avanzamento del PON, inclusa l'allocazione delle risorse dovute al raggiungimento della riserva di efficacia, hanno determinato la necessità di aggiornare e ridefinire alcuni elementi che ne costituiscono il quadro di riferimento, fermo restando gli indirizzi chiave della politica di coesione a cui le azioni del PO tendono.

Il nuovo approccio della politica infrastrutturale del Paese previsto all'interno dell'Allegato - al *Documento di Economia e Finanza 2019 - Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia* – e ripreso all'interno della *Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2019* - identifica una trasformazione profonda all'interno delle strategie in tema di infrastrutture di trasporto per il Paese, le quali guardano, oggi più che mai, al fabbisogno del Paese in termini di **completamento delle connessioni**, di miglioramento della viabilità, di **sicurezza** delle infrastrutture e degli spostamenti, di **sostenibilità** ambientale, di miglioramento della **qualità della vita**, di sostegno alla **competitività** delle imprese. In tale contesto, la nuova strategia si concentra su priorità di:

- **sostegno ai cittadini** e ai loro spostamenti da e per i luoghi di lavoro e di istruzione, riducendo i gap territoriali e avvicinando i servizi alle persone, **nonché alle imprese**, ottimizzando la catena logistica e riducendone le esternalità negative sulla qualità dell'aria e sulla congestione del sistema viario;
- **tutela e valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente**, per garantire la sicurezza degli spostamenti, la sostenibilità ambientale ed economica delle opere pubbliche, ma anche l'efficienza degli investimenti.

Nell'ambito del sostegno agli spostamenti dei cittadini e al traffico delle merci, le principali criticità si sostanziano nel tema dell'accessibilità, le cui problematiche, diffuse quanto certamente significative, derivano da **inadeguatezza o mancanza di collegamenti**, inclusi quelli di **“ultimo miglio”**, con i principali nodi del Sistema Paese,

con le aree di valenza turistica e culturale, con le aree da recuperare e da rilanciare e con le **aree metropolitane**. Inoltre, come riportato dalla Commissione Europea all'interno della Relazione per paese relativa all'Italia per il primo semestre 2019, sono necessari investimenti per migliorare la qualità delle infrastrutture di trasporto e avvicinarla alla media dell'UE. L'adeguatezza dei collegamenti va intesa, principalmente in termini di tempi di **percordanze sostenibili per raggiungere i nodi del sistema**, oltre che di **sicurezza**. Al contempo, è cruciale assicurare il collegamento del sistema di infrastrutture nazionale con l'Europa e con il Mediterraneo.

L'approccio comunitario, integrato anche nel paradigma nazionale, volto al raggiungimento del duplice obiettivo di miglioramento della qualità della vita e aumento della competitività, evidenzia l'importanza dell'ultimo miglio, in qualità di azione chiave per l'integrazione modale e l'intermodalità. In tal senso, l'accessibilità ai nodi e l'interconnessione tra le reti si traduce nella necessità di **promuovere investimenti infrastrutturali di ultimo miglio**. Tutte le infrastrutture di trasporto diventano, dunque, uno strumento necessario per **migliorare l'accessibilità ai principali nodi del sistema Paese**: in primo luogo, le principali aree urbane e metropolitane, nelle quali si concentra la maggioranza della popolazione; quindi, i poli manifatturieri e i centri turistici e culturali, che rappresentano l'ossatura del sistema economico nazionale. L'idea di **ripartire dai nodi del sistema nazionale**, considerando le infrastrutture, e quindi i corridoi, uno strumento per connetterli in un'unica rete integrata e intermodale, rappresenta un modo per rilanciare il ruolo strategico che i nodi della rete stanno acquistando nello scenario di polarizzazione degli spostamenti di merci e persone. La politica dei nodi volge anche al sostegno alle politiche industriali di filiera, ponendosi come azione a supporto dei poli manifatturieri e del settore del turismo. La strategia italiana vede nella politica infrastrutturale un ruolo di leva per la politica industriale nazionale, sia in relazione al miglioramento dell'accessibilità per le imprese e per i poli industriali, sia con stimoli specifici alla competitività interna delle filiere produttive connesse al settore dei trasporti.

D'altro canto, non meno rilevanza viene posta sulle criticità inerenti allo stato delle infrastrutture. In tale ambito ricadono le problematiche di **inadeguata conservazione, valorizzazione e adeguamento agli standard funzionali e di sicurezza del patrimonio di infrastrutture esistenti**. Negli ambiti della sicurezza e valorizzazione, diventate ormai parte integrante della strategia del MIT, del complesso delle politiche infrastrutturali per i trasporti e la logistica, al fine del raggiungimento di obiettivi di sicurezza, qualità ed efficientamento delle infrastrutture, il tema della **valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente** è centrale. La necessità stringente è di *mettere in sicurezza le infrastrutture per la mobilità quotidiana, anche attraverso la promozione di una cultura della conservazione e valorizzazione del patrimonio nazionale*.

In continuità con i precedenti orientamenti, si ricordano inoltre i seguenti atti di programmazione e pianificazione, ancora coerenti con l'approccio strategico nazionale in tema di infrastrutture di trasporto:

- Il documento di pianificazione nazionale unitaria delle opere pubbliche “Connettere l'Italia avviato con l'Allegato Infrastrutture 2015 al DEF del 13 novembre 2015 – e suoi successivi aggiornamenti;

- **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica** (Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27/10/2015), a seguito del quale, in linea con la logica di sistema introdotta dall'Accordo di partenariato attraverso le Aree Logistiche Integrate (ALI), sono state introdotte le Autorità Nazionali di Sistema (AdSP) nelle Regioni in ritardo di sviluppo, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo, attuabili anche attraverso meccanismi di cofinanziamento sui fondi strutturali, per i quali le AdSP costituiranno l'organismo promotore capofila.

Dai Tavoli delle ALI è chiaramente emerso che il ruolo delle stesse può essere sviluppato e reso operativo non più solo con interventi di aumento della capacità portuale e/o interportuale ma, piuttosto, di “sistema integrato”, ottimizzando e mettendo a sistema l'esistente, rendendo maggiormente agevoli le connessioni con la rete nazionale, favorendo la realizzazione di sistemi di collegamento dei vari nodi tra loro e delle diverse Aree alla rete nazionale, verosimilmente anche attraverso la partecipazione di soggetti privati.

- **Documento Pluriennale di Pianificazione** (redatto secondo le metodologie indicate dalle **Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche**, predisposte ai sensi del D.Lgs. 228/2011 art. 8, il 1 dicembre 2016). In particolare il DPP definisce i criteri e le procedure per la valutazione ex ante dei fabbisogni infrastrutturali e la valutazione ex-ante delle singole opere, nonché per la selezione degli interventi da includere nel DPP, costituendo l'elemento cardine su cui si innesta un nuovo approccio alla programmazione infrastrutturale, incentrato sulla valutazione rigorosa degli investimenti pubblici.
- **Nuovo Codice dei Contratti pubblici** D. Lgs. 50/2016 e s.m.i. che ha introdotto gli elementi per il riavvio di un nuovo processo di progettazione delle infrastrutture. Il nuovo Codice dei Contratti Pubblici dà attuazione alla nuova disciplina comunitaria in materia di contratti pubblici e concessioni recata dalle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE e, nel contempo, opera una profonda rivisitazione ed armonizzazione dell'intera disciplina. Il Dlgs 50/2016 ha introdotto numerose novità tese innanzitutto alla realizzazione di infrastrutture di qualità, attraverso il miglioramento della qualità dei progetti e misure per garantire la certezza di risorse e tempi. Sono state introdotte, inoltre, misure di rafforzamento del ruolo dell'ANAC e di tutti i soggetti preposti alla prevenzione della corruzione. Infine tra le novità più importanti occorre considerare che vengono definiti tre livelli di progettazione tra i quali il progetto di fattibilità, che oltre al primo livello tecnico sull'opera, ha anche il compito di verificare se sussistano le condizioni tecnico economiche, ambientali e territoriali per realizzare un'infrastruttura e individuare, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività (art. 5 art. 23, comma 5 D.Lgs.50/16).

Occorre, inoltre, evidenziare che nell'ambito della preparazione del **Piano di Lavoro dei corridoi TEN-T (“3rd generation”)** i coordinatori dei corridoi hanno effettuato una mappatura degli interventi, che tiene conto della rilevanza strategica nonché della relativa maturità degli stessi, fortemente orientata alla promozione di modalità più sostenibili ed efficienti. In particolare, per il settore ferroviario si focalizza la strategia su interventi

volti alla promozione dell'interoperabilità e dell'intermodalità, nonché ad eliminare colli di bottiglia e realizzare collegamenti mancanti. Per il settore portuale si punta ad ottimizzare la capacità esistente, dando priorità alla realizzazione di collegamenti di ultimo miglio.

Sulla base di quanto sopra evidenziato, è necessario **focalizzare la strategia del programma sui seguenti obiettivi:**

- contribuire maggiormente al completamento delle direttrici prioritarie Napoli - Bari, Salerno/Battipaglia-Reggio Calabria e Messina-Catania-Augusta/Palermo;
- garantire una maggiore efficienza dell'infrastruttura ferroviaria in termini di peso assiale, modulo, velocità (come definito dagli artt. 10 e 39 del Regolamento (UE) n. 1315/2013);
- garantire un supporto al patrimonio infrastrutturale ferroviario esistente, attraverso la sua valorizzazione e tutela in termini di sicurezza e resilienza;
- attribuire maggiore rilevanza al miglioramento dei collegamenti dell'ultimo miglio con porti, aeroporti e terminal intermodali e con i nodi urbani, nonché integrare gli aeroporti alla rete ferroviaria, da una parte, e potenziare i collegamenti tra i nodi urbani e porti, aeroporti e terminal intermodali, dall'altra, ai fini di un rafforzamento dei collegamenti alla rete centrale (come definito dagli artt. 9 e 30 del Regolamento (UE) n.1315/2013);
- finanziare anche le prime fasi del ciclo di vita dei progetti ferroviari e portuali, a partire dunque dalla progettazione, a condizione che i collegamenti ferroviari siano realizzati, conclusi ed operativi entro l'orizzonte temporale necessario per il completamento della rete centrale TEN-T, ossia entro il 2030 secondo quanto disposto dal Regolamento (UE) n. 1315/2013 e nei termini di eleggibilità del Programma (2023). Questo permetterà, alla luce dell'art.23 del DLgs 50/2016, di avere, per il prossimo ciclo di programmazione, un parco progetti, già conforme alle norme ambientali e urbanistiche e per il quale siano state individuate le soluzioni che presentino il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività.

La diffusione del Covid-19 si è trasformata in un terremoto per gli equilibri socio-sanitari degli Stati Membri dell'Unione. Come proposto dalla Comunicazione della CE, COM(2020) 113 final del 13.03.2020, "La crisi del coronavirus, o epidemia di COVID-19, ha colpito gli Stati membri in modo improvviso e drammatico, con un forte impatto potenziale sulle loro società ed economie", che rendono (...) necessarie risorse pubbliche supplementari per sostenere i sistemi sanitari e altre attività direttamente collegate all'insorgenza della malattia". Le misure intraprese dagli Stati membri per contenere il dilagare della pandemia "hanno un impatto immediato sia sul versante della domanda che dell'offerta e penalizzano imprese e dipendenti, in particolare nei settori della sanità, del turismo, della cultura, del commercio al dettaglio e dei trasporti".

Per rispondere agli squilibri sanitari e socio-economici, la risposta dell'UE è divenuta ufficiale con l'entrata in vigore del Reg. (UE) n. 460/2020 del 30.03.2020 e del Reg. (UE) n.558/2020 del 23.04.2020. La CE intende "promuovere gli investimenti mobilitando le riserve di liquidità disponibili nei Fondi strutturali e di investimento europei per combattere immediatamente la crisi" risultando, quindi, evidente la necessità di favorire

un'azione coordinata e incisiva per il contrasto e la mitigazione degli effetti sanitari, economici e sociali, e per il rilancio economico e sociale, mobilitando tutte le risorse disponibili.

In tale contesto, è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa, tra Il Ministro per il Sud e la Coesione e i Ministri titolari di PON finalizzato alla riprogrammazione dei PO dei Fondi strutturali ai sensi del comma 6 dell'art. 242 del DL 34/2020, contenente la previsione di riprogrammazione di 279,3 milioni di euro dal PON "Infrastrutture e Reti" al PON "Imprese e Competitività" a titolarità del MISE.

Il contesto macroeconomico

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

Da quanto emerge dal Rapporto sull'economia del Mezzogiorno, Il Mulino, Bologna (SVIMEZ, 2013) la diffusione spaziale, interna al nostro Paese, della recessione è stata quanto mai eterogenea, creando situazioni molto differenziate tra Centro-Nord e Sud. Nel 2012, il PIL del Mezzogiorno si è ridotto del -3,2%, contro una media nazionale del -2,1%. Dal 2007, il tasso di crescita cumulato del PIL meridionale è stato del -10,1%, contro il -5,8% del Centro-Nord. Di conseguenza, la crisi economica ha comportato un allargamento del classico divario Nord-Sud in termini di sviluppo, rallentando ulteriormente il processo di convergenza.

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

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

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

Fermo restando che, in ossequio alle disposizioni dell'Accordo di Partenariato, il supporto al miglioramento del servizio in ambito di trasporto pubblico locale su rotaia sarà tematica di competenza del Programmi Operativi Regionali, il PO contribuirà al miglioramento complessivo della qualità e quantità dei trasporti anche nei grandi nodi urbani concentrando risorse su alcune tratte di particolare rilievo per il tessuto trasportistico del Mezzogiorno (es. Napoli-Bari e Messina-Catania-Palermo) e supportando interventi volti al potenziamento dei collegamenti tra le reti TEN-T e le zone periferiche e i nodi urbani.

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 cruciale.

Da una lettura comparata di alcuni Paesi dell'UE secondo l'indice LPI, 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 risulta che, quanto a performance globale, l'Italia si posiziona 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 nascondono una grande eterogeneità ed alcune situazioni di particolare difficoltà. E' il caso, ad esempio, dei porti e degli aeroporti che attualmente impongono tempi di sdoganamento, sia in *import* che in *export*, superiori alla media europea. Infatti in termini di LPI l'efficienza delle dogane italiane è 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.

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*. L'indicatore, che valuta la competitività delle regioni e fornisce una misura relativamente oggettiva dei vantaggi competitivi di un determinato Paese, si compone di diversi sub-indicatori che vengono successivamente aggregati secondo una metodologia di standardizzazione (dunque, non di selezione), così come proposto dall'OECD. 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.

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

• **La rete Ferroviaria**

La rete ferroviaria gestita da RFI consta di 16.701 chilometri, di cui 6.431 della rete *Core* (centrale). Del totale della rete, 9.192 chilometri sono a binario semplice e circa il 25% non risulta essere elettrificata, un dato relativo soprattutto alle regioni del Mezzogiorno. La densità della rete rispetto alla superficie regionale appare essere maggiore nelle regioni del Centro-Nord con circa 6 chilometri per 100 chilometri quadrati, rispetto a quella del Sud che si ferma a 4,66. Passando a considerare la densità della rete rispetto alla popolazione, la situazione appare essere molto più omogenea con 2,74 chilometri di rete ogni 10.000 abitanti nel Mezzogiorno, contro una media nazionale di 2,76.

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

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

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

In generale, quello dell'innalzamento dello standard dei servizi di trasporto è un principio ispiratore di tutta la strategia del PON, che per questo andrà a concentrare le proprie azioni anche nell'ottica di:

- garantire la massima intermodalità e interoperabilità, attraverso l'uso di tecnologie standardizzate tanto per il traffico merci che, in via residuale, per il traffico passeggeri;
- garantire la resilienza delle infrastrutture ferroviarie esistenti, attraverso il supporto ad interventi volti alla loro tutela e valorizzazione.

In merito a quest'ultimo punto, infatti, sebbene adeguato alle esigenze del Paese dal punto di vista della capacità, il patrimonio infrastrutturale italiano esistente risulta spesso insufficiente a causa delle scarse risorse investite nella sua messa in sicurezza. Stando ai dati della Commissione Europea che mette insieme varie fonti - Eurostat, l'Agenzia europea per l'Ambiente e le statistiche del World Economic Forum - l'Italia si posiziona al di sotto della media europea per qualità dell'infrastruttura. In merito alla qualità dell'infrastruttura ferroviaria e portuale, questa, nell'ultimo triennio è leggermente peggiorata rispetto agli altri paesi. Inoltre, è indispensabile prestare attenzione anche alla delicata situazione in cui versano alcune infrastrutture italiane, non a caso definite critiche. L'aumento della resilienza dell'infrastruttura è fortemente collegato al tema dell'adattamento ai cambiamenti climatici, i quali sono suscettibili di causare costosi danni alle infrastrutture di trasporto, nonché interruzioni nel trasporto di persone e merci. Dal momento che un sistema trasportistico affidabile è parte essenziale del benessere economico e sociale, il PON supporterà interventi per la tutela e valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente al fine di aumentare la resilienza dei trasporti ferroviari al cambiamento climatico, in coerenza, fra l'altro, con le politiche e gli obiettivi dell'Unione Europea e nazionali in materia ambientale.

• Il sistema aeroportuale e il Cielo Unico Europeo

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

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

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

1. sviluppo di una **piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo**;
2. 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 richiama esplicitamente il Regolamento Single Sky 2 CE 549/2004 del 10/3/2004 e s.m.i., indicando chiaramente come la sua completa attuazione in Italia sia un obiettivo strategico imprescindibile per poter adeguare la capacità di gestione del numero di aeromobili alla domanda crescente.

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

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

• Porti, intermodalità e logistica

Ad eccezione di lievi cali registrati nel 1985 e nel 2009, a livello mondiale il trasporto marittimo internazionale di merce ha avuto negli ultimi 30 anni un andamento sempre crescente (circa il 2,2% annuo), raggiungendo nel 2013 9.548 milioni di tonnellate

caricate. Tale crescita ha riguardato soprattutto le merci secche ed il general cargo, settore all'interno del quale il peso del container è cresciuto enormemente. Il commercio di rinfuse liquide è invece rimasto abbastanza stabile nel lungo periodo.

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

Come sintetizzano le informazioni relative alla movimentazione merci 2013 e alla variazione percentuale 2005-2013 per segmento di trasporto marittimo (Fonte: Assoporti), tra il 2005 e il 2013 nei porti italiani:

- il traffico *gateway* ha registrato una ripresa fino a raggiungere nel 2013 il volume di traffico più alto degli ultimi anni: +1 MTEU con un CAGR pari a circa il 2,1%, inferiore rispetto ai porti del Nord Europa, ma superiore rispetto al resto dei porti Med.
- l'attività di *transshipment* puro ha registrato un calo soprattutto a Taranto, anche per la forte competizione degli scali nord africani di Port Said e Tangeri. Mentre il traffico nel Mediterraneo è cresciuto con un tasso annuo (CAGR) del 6,5%, gli scali italiani di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto hanno visto la market share calare nel 2005 del 32%, nel 2013 del 17%.
- la movimentazione Ro-Ro è rimasta praticamente stabile. Diminuiti i traffici internazionali su alcune relazioni storiche (Italia-Grecia), si registra un incremento, specializzazione e stabilizzazione nelle rotte Italia-Spagna e Italia-Turchia. Il combinato marittimo nazionale (Autostrade del Mare) attrae una quota ancora modesta della domanda stradale potenziale, ma il settore contribuisce in maniera rilevante alla domanda di trasporto di cabotaggio e offre opportunità distribuite sul territorio in funzione della domanda di scambi tra le principali aree del paese (nord-sud) e nel Mediterraneo.
- Il netto calo registrato nelle rinfuse solide è in linea con l'andamento della produzione industriale, dalla quale deriva direttamente la domanda. Oltre al settore siderurgico, importanti volumi sono legati anche alle filiere delle granaglie (grano, soia) e dei materiali da costruzione (sabbie, argille, cementi).
- I traffici di rinfuse liquide negli ultimi anni sono calati per effetto di un calo strutturale della domanda energetica nazionale, determinato da una bassa redditività e da uno spostamento della raffinazione verso i paesi produttori.
- Le merci varie non containerizzate (general cargo) sono anch'esse in forte calo e tendono nel tempo a diventare residuali, ma rimangono vitali per la *supply chain* di vari distretti industriali, quali l'impiantistica (o *project cargo*) che ha visto negli anni in Italia una forte evoluzione.

Sulla base delle informazioni relative ai traffici porti per tipologia di traffico (Fonte: Assoporti, 2013) e delle caratteristiche della domanda si possono evidenziare alcune specializzazioni dei nodi portuali delle Regioni meno utilizzate:

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

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

• Sistemi di Trasporto Intelligenti

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

Il 6 agosto 2010 è stata pubblicata la Direttiva Europea per lo sviluppo dei sistemi ITS in ambito comunitario, che costituisce la definizione, per la prima volta, di un quadro comune di regole e riferimenti a livello comunitario per la diffusione dei sistemi intelligenti di trasporto, allo scopo di favorirne il più possibile l'impiego da parte delle amministrazioni pubbliche e degli enti gestori di infrastrutture, incentivando al tempo stesso lo sviluppo del mercato. La direttiva ITS mira ad accelerare la diffusione e l'uso coordinati in Europa dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale (e nelle interfacce con altri modi di trasporto).

A livello nazionale, con il Decreto Ministeriale n. 44 del 12 febbraio 2014, è stato adottato il Piano d'Azione ITS Nazionale che delinea una serie di linee di azione nazionali, sulla base della predetta Direttiva 40/2010. In particolare, il Programma presenta evidenti punti di contatto con il settore prioritario 2 - Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci e il settore prioritario 4 - Collegamento tra i veicoli e l'infrastruttura di trasporto.

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

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

Il sistema dell'offerta tecnologica e informatica, pur avendo nell'ultimo biennio fatto considerevoli passi in avanti, offre un grande potenziale di miglioramento, potendo contribuire in misura importante ad accrescere la capacità produttiva degli scali, velocizzando – nel breve-medio periodo – i cicli operativi e accelerando lo svuotamento dei piazzali, ed inoltre influenzando anche in modo considerevole sull'intermodalità e sul potenziamento della qualità dei servizi per i viaggiatori. Il sistema della portualità e della logistica è supportato, per la gestione dell'operatività e dei colloqui tra i diversi attori coinvolti nella catena logistica, da una molteplicità di sistemi informatici (PMIS, Sportello Unico Doganale, PCS, PIC, PIL del gruppo Ferrovie, PNL di UIRNet S.p.A.) che hanno un livello di utilizzo ancora parziale e che il PO, nelle Regioni interessate, punterà a far diffondere anche con una più ampia interazione tra i soggetti coinvolti, sulla scia di processi positivi già avviati, come ad esempio i corridoi, il *Fast Corridor* Ferroviario (stipulato nel maggio 2015 tra l'Agenzia delle Dogane e Ferrovie dello Stato, in sperimentazione solo su alcuni poli, ha l'obiettivo di "parallelizzare" tempi e le procedure di espletamento delle pratiche doganali e di trasporto delle merci per favorire la crescita del trasporto combinato ferroviario nei flussi in *import*), nonché la diffusione del *National Single Window*.

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

- **I collegamenti ai nodi urbani**

Le città e le aree metropolitane si candidano ad essere il principale driver delle economie nazionali, motivo per cui, in coerenza con gli indirizzi strategici nazionali evidenziati all'interno del *Documento di Economia e Finanza (DEF) 2019*, il PON agirà sul potenziamento dei collegamenti con le zone periferiche e i nodi urbani. Già il Reg. (UE) 1303/2013 definisce quale priorità di investimento migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali in corrispondenza dell'obiettivo tematico 7 *Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete*, di cui all'art.9. Al contempo, è cruciale assicurare il collegamento del sistema di infrastrutture nazionale con l'Europa e con il Mediterraneo, da cui la necessità di connettere i nodi ai principali porti ed aeroporti di valenza internazionale, ai valichi frontalieri ed alle reti TEN-T che, come riportato dalla Relazione per paese relative all'Italia 2019 redatto dalla Commissione Europea, risulta ancora incompleto per la sezione italiana con riguardo alla rete ferroviaria e ai collegamenti intermodali con i porti TEN-T e i centri urbani. Inoltre, nel Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti si considera opportuno prevedere lo sviluppo della rete globale nei nodi urbani, conformemente agli obiettivi dell'Unione in materia di mobilità urbana sostenibile, in quanto tali nodi costituiscono il punto di partenza o la destinazione finale ("ultimo miglio") per passeggeri e merci che si spostano sulla rete transeuropea dei trasporti e sono punti di scambio nell'ambito dei diversi modi di trasporto o tra di essi. L'articolo 30 dello stesso regolamento pone una certa rilevanza ai nodi urbani, prevedendo che gli Stati membri debbano mirare a garantire le interconnessioni tra le diverse modalità nei nodi urbani, la connessione adeguata tra diverse stazioni ferroviarie, porti o aeroporti della rete globale all'interno di un nodo urbano, nonché una connessione senza interruzioni tra l'infrastruttura della rete globale e l'infrastruttura per il traffico regionale e locale e il trasporto urbano di merci.

Il PON, nell'implementare progetti di ultimo miglio, si indirizzerà verso quelle progettualità volte al miglioramento delle interconnessioni tra i nodi di trasporto centrale e tra le modalità di trasporto nei nodi urbani centrali o dei nodi urbani in cui risiede un nodo *core*. Tale approccio trova coerenza con la politica dell'Unione Europea in materia di infrastrutture dei trasporti e in materia di rete transeuropea di trasporto (RTE-T). Infatti, nell'ambito dei Piani di lavoro dei corridoi RTE-T, previsti dall'articolo 47 del Regolamento (UE) N. 1315/2013, il fine ultimo dello sviluppo della rete nell'ambito dei nodi urbani è l'appropriata interconnessione del trasporto merci e passeggeri tra tutte le modalità coinvolte, insieme alla connessione tramite ultimo miglio tra la rete infrastrutturale TEN-T di lunga distanza e il traffico regionale/locale e la consegna urbana delle merci (cfr. *Study on Rhine - Alpine TEN-T Core Network Corridor – 2nd Phase 04.07.2016*).

Misure nazionali complementari

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

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

La strategia

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

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

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

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

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

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

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

1. la necessità di un rafforzamento della rete ferroviaria meridionale, in modo da renderla più efficiente ed avvicinarla agli standard nazionali ed europei e di tutelare proteggere la rete ferroviaria esistente ai fini di un aumento della sicurezza per i cittadini e della resilienza delle infrastrutture stesse;
2. la necessità di un riequilibrio modale per il trasporto delle merci;
3. la necessità di rafforzare l'accessibilità ai nodi e l'interconnessione tra le reti;
4. la forte incidenza di costi esterni nella forma di inquinamento di varia natura e di elevati tassi di incidentalità;
5. 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 ed alla pervasività delle esternalità ambientali è definita in termini di incentivazione dell'aumento della resilienza e tutela delle infrastrutture ferroviarie esistenti, 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.

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:

1. l'estensione della **rete ferroviaria** meridionale, mediante connessioni sulla direttrice Napoli-Bari, Palermo-Messina-Catania e Bari-Lecce-Taranto-Gioia Tauro (quest'ultima rete *comprehensive*), in modo da rendere temporalmente più vicine alcune delle più grandi e più importanti aree metropolitane del Mezzogiorno e nel contempo rompere l'isolamento di importanti aree interne;
2. il supporto a interventi di conservazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti sulla rete *core* e *comprehensive* per tutelarne la sicurezza e aumentarne la resilienza;
3. azioni a favore dell'**intermodalità** per le merci attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni snodi e la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio anche ai nodi urbani e alle aree in cui è presente un nodo *core*;
4. 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;
5. interventi volti ad incrementare l'**efficienza del sistema infrastrutturale**, favorendo l'adozione di nuove tecnologie in tema di ITS (Sistemi di Trasporto Intelligenti) per la gestione della domanda di traffico stradale, SESAR per il trasporto aereo e l'introduzione dello sportello unico doganale volto a ridurre i tempi e l'incertezza per i flussi di merci.

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

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

1. Favorire la creazione di uno **spazio unico europeo dei trasporti multimodale** con investimenti nella TEN-T (Rif: Priorità d'Investimento 7.a);
2. Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei **nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T**, compresi i nodi multimodali (Rif: Priorità d'Investimento 7.b);
3. Sviluppare e migliorare **sistemi di trasporto sostenibili** dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile (Rif: Priorità d'investimento 7.c).

A questi due Assi, relativi all'Obiettivo Tematico 7 "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", si affianca un

ultimo Asse (“Assistenza Tecnica”) dedicato ad azioni di supporto al **funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali**.

- **Sviluppo regionale e Aree logistiche integrate**

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

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

A partire da alcuni ambiti territoriali in cui nel precedente periodo di programmazione è stata condivisa e avviata una logica unitaria di intervento, vengono di seguito selezionate cinque Aree logistiche integrate, di interesse nazionale ed europeo e direttamente collegate allo sviluppo della rete centrale TEN-T, che includono, secondo quanto stabilito dall’Accordo di Partenariato e dal Position Paper della CE per l’Italia, un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche ad essa correlate, nonché le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto:

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

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

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

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

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

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

1. *Quadrante sud orientale della Sicilia*

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

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

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

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

1. 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.

1. 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 *transshipment*, movimentava oltre 47 milioni di merci, con assenza di Ro-Ro. L'Interporto regionale della Puglia, situato in posizione baricentrica rispetto ai nodi portuali, è dotato di 77.400 mq coperti da magazzini. Di questi, 57.400 mq coperti da magazzini per il secco (con un'altezza maggiore di 10 m), 9.000 mq coperti da magazzini a temperatura controllata (per un totale di 94.500 m³) e 11.000 m coperti da magazzini per merci surgelate (115.500 m³).

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

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

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

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

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

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

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

1. *Area logistica campana*

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

Su tale *status quo* si potrebbe intervenire attraverso la costituzione di un'area logistica integrata per la Campania, che sia imperniata sul sistema portuale binario "Napoli-Salerno" e sulle aree intermodali di Nola e Marcianise, creando una struttura di quadrilatero che possa cooperare verso un circolo virtuoso interno alla Regione, ma anche verso le connessioni esterne con regioni confinanti e collegamenti marittimi. In tal senso, nell'ambito di questa ALI, il PON si concentrerà sullo sviluppo delle connessioni tra i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise) e la Rete TEN-T.

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

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

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

1. *Quadrante Sicilia occidentale*

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

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

Lo scalo portuale palermitano costituisce il principale punto di accesso della Sicilia per il commercio di cereali, le attività di bunkeraggio e di cantieristica navale. Le principali limitazioni di sviluppo derivano dalla sua natura di "porto storico", completamente inglobato nella struttura urbana del capoluogo siciliano. Ciò determina la disponibilità di spazi molto limitati per la movimentazione delle merci e una crescente condizione di congestione delle vie terrestri che collegano il terminal all'interno dell'isola. A ciò occorre aggiungere le limitazioni naturali con fondali insufficienti ad accogliere navi di grandi dimensioni.

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

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

studio di prefattibilità, l'interporto comprende tre aree funzionali: intermodale, logistica e servizi.

Dal punto di vista infrastrutturale gli assi portanti dell'area logistica sono costituiti dall'autostrada A19 e dalla linea ferroviaria elettrificata Palermo-Messina, ancora in parte a binario singolo nelle tratte Fiumetorto-Castelbuono e Castelbuono-Patti, sebbene in corso di raddoppio, anche attraverso il finanziamento del PON 2007-2013.

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

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

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

In particolare, saranno monitorate:

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

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

Per quanto concerne le caratteristiche delle infrastrutture di trasporto:

- Le piattaforme logistiche risultano collegate alle infrastrutture portuali attraverso la rete ferroviaria, tuttavia la forte concorrenza del vettore stradale, in termini di tempi e costi di trasporto, non appare del tutto superata.

- Sono in fase di realizzazione i collegamenti ferroviari con i porti di Taranto e Gioia Tauro; per la sua natura di porto completamente inglobato nella struttura urbana, il collegamento del Porto di Bari, allo stato attuale, non risulta fattibile per motivazioni di carattere tecnico; mentre, seppur attivo, il collegamento con il Porto di Napoli non sembra essere caratterizzato da elevati standard qualitativi e quantitativi.
- Solo i principali aeroporti delle aree urbane maggiormente popolate risultano collegate alla rete ferroviaria.
- La sezione italiana del corridoio TEN-T scan-med è ancora incompleta non solo per quanto concerne la parte relativa alla rete ferroviaria, ma anche i collegamenti intermodali con i porti TEN-T, che ostacolano lo sviluppo della logistica e i collegamenti ferroviari tra gli aeroporti e i centri urbani.

Tuttavia, sono necessari sforzi per l'attivazione e promozione di sinergie che stimolino la domanda di trasporto ad utilizzare tali connessioni intermodali. In quest'ottica il MIT ha redatto e approvato, secondo il disposto del Decreto Legislativo n. 228/2011, il Documento di Programmazione Pluriennale (DPP). Il DPP, in quanto documento programmatico plurisetoriale e plurimodale, punterà a razionalizzare gli atti strategici e di indirizzo vigenti, avviandoli verso le più opportune e disponibili fonti di finanziamento, in armonia con una logica di addizionalità, valorizzazione e complementarietà, evitando sprechi e duplicazioni.

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

1.1.2 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 1: Motivazione della scelta degli obiettivi tematici e delle priorità d'investimento

Obiettivo tematico selezionato	Priorità d'investimento selezionata	Motivazione della scelta
07 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T	- Necessità di creare uno spazio unico europeo dei trasporti che vada ad integrarsi con la generale rete TEN-T - Mezzogiorno presenta bassi livelli di connettività ferroviaria al

Obiettivo tematico selezionato	Priorità d'investimento selezionata	Motivazione della scelta
		<p>suo interno, in termini sia di estensione della rete che di velocità commerciale</p> <ul style="list-style-type: none"> - Competitività del trasporto ferroviario delle merci si presenta come ancora troppo bassa e necessità di interventi di riequilibrio - Servizi di trasporto ferroviari presentano bassi livelli di qualità percepita a causa di scarsa accessibilità e carenza di servizi - Squilibrio modale implica una forte presenza di esternalità negative che necessitano di una riduzione - Standard ferroviari necessitano di un upgrade dei sistemi di sicurezza - Infrastrutture ferroviarie esistenti necessitano un'ottimizzazione al fine di aumentarne la sicurezza e resilienza - Per il trasporto aereo è prevista una crescita esponenziale nei prossimi anni così che si rende necessario un efficientamento della capacità aeroportuale di gestione dello spazio aereo
<p>07 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete</p>	<p>7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Necessità di un rafforzamento della mobilità collettiva sostenibile (in termini di infrastrutture e qualità del servizio) - Necessità di rafforzare lo

Obiettivo tematico selezionato	Priorità d'investimento selezionata	Motivazione della scelta
		<p>sviluppo della rete globale nei nodi urbani, quali punti di scambio dei diversi modi di trasporto o tra di essi nonché nodi nevralgici della rete a cui è indispensabile il collegamento</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scarsa fluidificazione del traffico in generale e delle congestioni nodali in particolare - Esigenza di favorire l'unitarietà del sistema trasportistico, in una logica di riduzione delle emissioni e della congestione
<p>07 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete</p>	<p>7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Necessità di individuare la specializzazione funzionale dei porti della rete centrale del Mezzogiorno e le rispettive necessità di investimento - Le procedure doganali sono particolarmente gravose ed incerte e peggiorano la performance competitiva del sistema infrastrutturale - Inadeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale - La domanda di trasporto è attualmente auto-organizzata, così che evidenti strozzature sono presenti nel sistema italiano - Il sistema italiano presenta un'elevata presenza di esternalità negative - La scarsa interconnettività dei nodi rende meno competitivo il

Obiettivo tematico selezionato	Priorità d'investimento selezionata	Motivazione della scelta
		trasporto intermodale- Scarsa interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo

1.2 Motivazione della dotazione finanziaria

Motivazione della dotazione finanziaria (sostegno dell'Unione) ad ogni obiettivo tematico e, se del caso, priorità d'investimento, coerentemente con i requisiti di concentrazione tematica, tenendo conto della valutazione ex ante.

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. Come già evidenziato, le città e le aree metropolitane si candidano ad essere il principale driver delle economie nazionali, motivo per cui, in coerenza con gli indirizzi strategici nazionali, ai fini del potenziamento dei collegamenti con le zone periferiche e i nodi urbani, 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" ai nodi urbani e di porti, interporti ed aeroporti fanno parte dell'impianto strategico del Programma, mentre i trasporti urbani 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 della modalità ferroviaria a livello nazionale, il miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza, e la tutela e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie esistenti, contribuendo in tal modo alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, con interventi sulla rete centrale (*Core*) e sulla rete globale (*Comprehensive*) di adduzione ai corridoi centrali, in sinergia con il “*Connecting Europe Facility*” (CEF);
- il potenziamento ferroviario, l’integrazione modale ed il miglioramento dei collegamenti multimodali;
- l’aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale;
- la concentrazione del sostegno in cinque Aree logistiche integrate, localizzate nelle piattaforme territoriali in grado di offrire servizi integrati a supporto della multimodalità (Quadrante su orientale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema Pugliese, Logistica Campana, Quadrante occidentale Sicilia);
- il miglioramento e potenziamento dei collegamenti e interconnessioni tra i nodi di trasporto centrale e tra le modalità di trasporto nei nodi urbani centrali o nodi urbani in cui risiede un nodo *core*.

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

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

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

Tabella 2: Panoramica della strategia di investimento del programma operativo

Asse prioritario	Fondo	Sostegno dell'Unione (in EUR)	Proporzione del sostegno totale dell'Unione al programma operativo	Obiettivo tematico / priorità d'investimento / obiettivo specifico	Indicatori comuni e specifici per programma per i quali è stato stabilito un valore obiettivo
I	ERDF	781.875.132,00	66.64%	<ul style="list-style-type: none"> ▼ 07 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete <ul style="list-style-type: none"> ▼ 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T <ul style="list-style-type: none"> ▼ 1.1 - Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (Cfr. R.A. 7.1) ▼ 1.2 - Ottimizzazione del traffico aereo (Cfr. RA 7.5) - OS rimandato alla Priorità di Investimento 7c ▼ 7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile <ul style="list-style-type: none"> ▼ 1.1 - Ottimizzazione del traffico aereo (Cfr. RA 7.5) 	[1.1-1, 1.1-2, 1.1-3, 1.1-4, 1.1-5, 1.2-1, OT7-1, OT7-2]
II	ERDF	352.797.379,00	30.07%	<ul style="list-style-type: none"> ▼ 07 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete <ul style="list-style-type: none"> ▼ 7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali <ul style="list-style-type: none"> ▼ 2.2 - Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (Cfr. R.A. 7.3) ▼ 7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile <ul style="list-style-type: none"> ▼ 2.1 - Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (Cfr. R.A. 7.2) 	[2.1-1, 2.1-2, 2.1-3, 2.1-4, 2.1-5, 2.117, 2.2-1, 2.2-2, OT7-3, OT7-4]
III	ERDF	38.650.000,00	3.29%	3 - 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	[3.1-1, 3.1-6]

2. ASSI PRIORITARI

2.A DESCRIZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI DIVERSI DALL'ASSISTENZA TECNICA

2.A.1 Asse prioritario

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
- L'intero asse prioritario sarà attuato unicamente tramite strumenti finanziari stabiliti a livello dell'Unione
- L'intero asse prioritario sarà attuato tramite sviluppo locale di tipo partecipativo
- Per il FSE: l'intero asse prioritario è dedicato all'innovazione sociale o alla cooperazione transnazionale, o a entrambe
- Per il FESR: L'intero asse prioritario è destinato a operazioni volte alla ricostruzione in risposta a catastrofi naturali di vasta entità o a carattere regionale
- Per il FESR: L'intero asse prioritario è destinato alle PMI (articolo 39)

2.A.2 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni, di un obiettivo tematico o di un Fondo (se applicabile)

2.A.3 Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione

Fondo	Categoria di regioni	Base di calcolo (spesa ammissibile totale o spesa ammissibile pubblica)	Categoria di regioni per le regioni ultraperiferiche e le regioni nordiche scarsamente popolate (se applicabile)
ERDF	Meno sviluppate	Pubblico	

2.A.4 Priorità d'investimento

ID della priorità d'investimento	7a
Titolo della priorità d'investimento	Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T

2.A.5 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi

ID dell'obiettivo specifico	1.1
Titolo dell'obiettivo specifico	Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (Cfr. R.A. 7.1)
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il	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

<p>sostegno dell'UE</p>	<p>(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 PO interviene, contribuendo allo sviluppo e alla modernizzazione delle direttrici prioritarie che attraversano l'Italia (Napoli-Bari, Salerno/Battipaglia-Reggio Calabria e Messina-Catania-Augusta/Palermo), sezioni del Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo” che si candidano a finanziamento sia del PO Infrastrutture e Reti sia del “Meccanismo per collegare l'Europa” (CEF) nel periodo di programmazione 2014-2020.</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 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 prospettiva dei tempi di percorrenza ed con l'aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria; • l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico; • la rottura dell'isolamento di vaste aree interne. <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 dell'obiettivo specifico	1.2
Titolo dell'obiettivo specifico	Ottimizzazione del traffico aereo (Cfr. RA 7.5) - OS rimandato alla Priorità di Investimento 7c
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	In occasione della Riprogrammazione del PO, si è reso necessario allineare il Risultato Atteso 7.5 “Ottimizzazione del traffico aereo” alla Priorità di Investimento 7c) “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”, coerentemente a quanto previsto dall'Accordo di Partenariato, a valle dell'erronea allocazione in sede di stesura del PO del Risultato Atteso 7.5 alla priorità 7a), in luogo della 7c).

Tabella 3: Indicatori di risultato specifici per programma, ripartiti per obiettivo specifico (per il FESR e il Fondo di coesione)

Obiettivo specifico		1.1 - Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (Cfr. R.A. 7.1)						
ID	Indicatore	Unità di misura	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)	Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
1.1-1	Capacità potenziale treni/giorno (Napoli-Bari)	Treni/giorno	Meno sviluppate	80,00	2012	200,00	RFI	Annuale
OT7-1	Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	Meno sviluppate	24.430,00	2010	21.254,00	ISPRA	Quinquennale
1.1-2	Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari)	Minuti	Meno sviluppate	237,00	2012	222,00	RFI- Contratti Istituzionali di Sviluppo	Annuale
1.1-3	Capacità potenziale treni/giorno (Catania-Palermo)	Treni/giorno	Meno sviluppate	80,00	2012	200,00	RFI	Annuale
1.1-4	Tempi effettivi di percorrenza (Catania-Palermo)	Minuti	Meno sviluppate	172,00	2012	163,50	RFI Contratti Istituzionali di Sviluppo	Annuale
1.1-5	Indice del traffico merci su ferrovia (Merci in ingresso ed in uscita per ferrovia - tonnellate per cento abitanti)	Rapporto T/100 abitanti	Meno sviluppate	11,80	2010	23,60	Istat, Trenitalia S.p.A.	Annuale

Obiettivo specifico		1.2 - Ottimizzazione del traffico aereo (Cfr. RA 7.5) - OS rimandato alla Priorità di Investimento 7c						
ID	Indicatore	Unità di misura	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)	Fonte di dati	Periodicità dell'informativa

2.A.6 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento (per priorità d'investimento)

2.A.6.1 Descrizione della tipologia e degli esempi delle azioni da sostenere e del loro contributo atteso agli obiettivi specifici, compresa, se del caso, l'individuazione dei principali gruppi di destinatari, dei territori specifici interessati e dei tipi di beneficiari

Priorità d'investimento	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
-------------------------	---

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. 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 due principi ordinatori:

1. Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i **“Grandi Progetti” ferroviari**, concentrando gli interventi sulle quattro direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale] (Cfr. AdP - Azione I.1.1);
2. Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai **corridoi ferroviari europei della rete centrale** [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale] (Cfr. AdP - Azione I.1.2).

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

- **Napoli-Bari-Lecce-Taranto**, sottoscritto il 2 agosto 2012;
- **Salerno-Reggio Calabria**, sottoscritto il 18 dicembre 2012;

- **Messina-Catania-Palermo**, sottoscritto il 28 febbraio 2013.

La pianificazione nazionale strategica delineata dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2015, unitamente alla programmazione operativa nazionale/regionale 2007-2013 e al quadro ricognitivo-programmatico rappresentato dai CIS, tutti pienamente coerenti con la politica europea relativa alle reti TEN-T *Core* e *Comprehensive*, hanno condotto all'identificazione di fabbisogni di infrastrutture ferroviarie, espressione dei territori interessati, coinvolti nelle strutture di *governance* di PON/POR e dei CIS[1], nonché alla preliminare identificazione di specifiche azioni volte al soddisfacimento dei suddetti fabbisogni.

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

- migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione dei tempi di percorrenza e 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

Priorità d'investimento

7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T

programmazione 2007-2013, tra i quali, in particolare, l'ultimazione del sistema ACC di Bari Parco Nord e dell'ingresso in variante a Bari Centrale, il raddoppio della Bari-Taranto nell'ultima sezione non ancora a doppio binario, nella tratta tra Bari S. Andrea e Bitetto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Al fine di favorire il completamento della rete centrale TEN e nell'ottica di accelerazione dell'attuazione del PON I&R stesso in casi motivati si potranno finanziare anche le prime fasi del ciclo di vita dei progetti, a partire dunque dalla progettazione. *Tali costi saranno coperti solo per i progetti da realizzare “nel corrente periodo di programmazione”.*

Priorità d'investimento	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
<p>Con riferimento alle priorità di investimento <i>sub punto a)</i> e <i>sub punto b)</i> il PON 2014-2020 potrà intervenire, inoltre, finanziando operazioni il cui obiettivo è migliorare i livelli di servizio e la sicurezza delle infrastrutture ferroviarie rimuovendo le condizioni di rischio al fine di promuovere una mobilità sicura e sostenibile nonché di renderle più resilienti agli impatti collegati al cambiamento climatico, anche mediante interventi di mitigazione del rischio idrogeologico. Tali tipologie di intervento insistono in tutte le cinque regioni del Mezzogiorno d'Italia finanziate dal PON IeR ma interessano per la maggior parte alcuni itinerari ferroviari di rilievo, il cui buon funzionamento, direttamente connesso all'integrità statica e all'adeguatezza funzionale delle infrastrutture, è di primaria importanza per la piena operatività del sistema dei trasporti del Paese. Si tratta dunque di insiemi di interventi puntuali (conservazione di opere d'arte; prevenzione di rischi connessi a fenomeni di dissesto geomorfologico e idraulico o da eventi sismici; ecc.) indispensabili a garantire la piena e continua funzionalità delle infrastrutture di trasporto interessate. Intervenire con azioni atte a migliorare la risposta statica e funzionale delle infrastrutture significa ridurre il rischio di improvvise riduzioni delle prestazioni della rete, fino ad arrivare, nei casi più gravi, all'interruzione del servizio di trasporto.</p> <p>La Strategia Nazionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici (SNAC), adottata a giugno 2015, evidenzia come <i>le risposte ai cambiamenti climatici devono essere date, in primo luogo, privilegiando l'ottimizzazione delle reti esistenti rispetto alla realizzazione di nuove e grandi opere</i>. Il quadro programmatico di riferimento a livello internazionale è fornito dall'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile adottata dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015 che vede un parallelo impegno dell'Unione Europea volto a rendere operativa l'attuazione dell'Agenda 2030 nell'ambito delle politiche cofinanziate dai fondi strutturali e di investimento che ha come obiettivo lo sviluppo di infrastrutture di qualità, affidabili, sostenibili e resilienti ed anche il miglioramento, entro il 2030, delle stesse. In tale contesto il Programma assicura la possibilità di reindirizzare fondi verso iniziative, relative alla modalità di trasporto ferroviario, che concorrono all'obiettivo di migliorare i livelli di servizio e la sicurezza delle infrastrutture rimuovendo le condizioni di rischio al fine di promuovere una mobilità sicura e sostenibile nonché mitigare gli impatti collegati al cambiamento climatico.</p>	

2.A.6.2 Principi guida per la selezione delle operazioni

Priorità d'investimento	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
<p>Nella definizione dei criteri di selezione – approvati dal CdS . si terrà conto, anche attraverso analisi di tipo tecnico-economico, dei requisiti di maturità, (presenza di ACB, generazione di entrate nette e ottenimento delle necessarie autorizzazioni). Criteri e Incidenza del requisito di maturità (per cui sarà associata una soglia minima di ammissibilità a finanziamento), saranno tarati sulla durata delle diverse classi di progetti. I criteri di</p>	

Priorità d'investimento

7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T

selezione saranno funzionali all'individuazione di progetti caratterizzati da un grado elevato di coerenza ed efficacia rispetto agli OS ed ai RA dell'Assee dovranno essere trasparenti, non discriminatori, facilmente applicabili e verificabili nella capacità di orientare scelte verso interventi di migliore qualità e capacità neli conseguire risultatianche su impatto ambientale.

Sarà infatti garantita coerenza con condizioni di sostenibilità ambientale contenute nella VAS e, se del caso, i criteri comprenderanno elementi di valutazione relativi a misure di: mitigazione, adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici, riduzione delle emissioni di gas climalteranti, miglioramento dell'efficienza energetica e incremento dell'uso delle fonti di energia rinnovabile, protezione del suolo, prevenzione dei processi erosivi della costa, salvaguardia della biodiversità.

Nella selezione sarà garantito rispetto della normativa comunitaria su appalti pubblici (Direttive 2004/18/CE, 2004/17/CE, 2014/23/UE, 2014/24/UE, 2014/25/UE, 89/665/CEE e 92/13/CEE; principi generali in materia di pubblici appalti derivanti dal TFUE) e aiuti di Stato, e di rimanenti normative cogenti a livello nazionale e comunitario, con particolare riferimento alle disposizioni specifiche per incorporare la conformità agli standard ed alle norme di interoperabilità già a partire dalle fasi di progettazione.

Inoltre, per quanto di competenza sarà incoraggiata l'adozione di pratiche proprie del *Green Public Procurement*.

Gli interventi del PO dovranno essere coerenti con le politiche comunitarie di settore e, come da condizionalità *ex-ante* per i trasporti, con il quadro strategico nazionale delle politiche ordinarie, come specificato nell'All. Infrastrutture al DEF (2015).

La selezione di operazioni verrà condotta rispettando il **principio di concentrazione delle risorse** e conducendo analisi istruttorie che valutino ammissibilità degli interventi per miglioramento del servizio offerto (aumento capacità, riduzione tempi di percorrenza, qualità servizio, sicurezza e affidabilità infrastrutture) nel caso di investimenti in infrastrutture/tecnologie ferroviarie del PO.

Gli interventi ferroviari del CDP vigente, parte "Servizi", stipulato con RFI, non sono ammissibili a eccezione delle seguenti tipologie di interventi:

Priorità d'investimento	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
<ul style="list-style-type: none"> • miglioramento della stabilità di versanti in frana o di infrastrutture a rischio idraulico, attraverso opere di stabilizzazione di corpi franosi e di regimazione delle acque meteoriche al fine di rendere più resiliente l'infrastruttura agli impatti connessi al cambiamento climatico • adeguamento e messa in sicurezza di itinerari particolarmente rischiosi in termini di incidentalità e vulnerabilità ai cambiamenti climatici • messa in sicurezza statica delle opere d'arte principali • completamento di itinerari a fronte dei quali sono stati già avviati rilevanti interventi di adeguamento e messa in sicurezza • sperimentali di messa in sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente nonché di monitoraggio e/o mappatura dei fattori di rischio al fine di valutare gli standard di efficienza delle infrastrutture e la loro vulnerabilità ai cambiamenti climatici rispetto alla loro funzionalità <p>L'ammissibilità delle tipologie di interventi summenzionate è limitata ad operazioni che apportano sostanziali miglioramenti alle infrastrutture ferroviarie e per i quali non è già prevista una copertura finanziaria nell'ambito del CdP - parte Servizi e di altri Programmi Operativi.</p> <p>Per queste tipologie di interventi, si consideri che verranno supportati piani/programmi con caratteristiche in linea con la lettera A del parere motivato VAS (DM 0000161 del 31/07/2015 del MATTM), non prevedendo nuove realizzazioni o potenziamento di infrastrutture volti alla realizzazione o messa in sicurezza del patrimonio esistente con riferimento a opere potenzialmente soggette a rischio (idraulico, vulnerabilità ed incidentalità ai cambiamenti climatici).</p> <p>Priorità sarà data a interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di completamento derivanti PON Reti e Mobilità 2007-2013, e dal Piano di Azione Coesione (PAC), anche attuato mediante i CIS, a condizione che questi interventi siano coerenti con le disposizioni dell'AdP • che contribuiscono al completamento delle reti TEN-T 	

2.A.6.3 Uso programmato degli strumenti finanziari (se del caso)

Priorità d'investimento	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
--------------------------------	---

Priorità d'investimento	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
<p>Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il MIT, che ha già effettuato una prima valutazione con il supporto della BEI, intende prevedere l'eventuale ricorso agli stessi, nell'ottica, caldeggiata dalla Commissione, di supportare la logica del ricorso all'utilizzo dei finanziamenti pubblici non più a fondo perduto, ma sotto forma d'investimento (debito, <i>equity</i> e garanzie), per un utilizzo "rotativo" dei fondi, intendendo con ciò la previsione di rimpiego dei proventi e del capitale in nuove iniziative.</p> <p>Nel primo anno dall'approvazione del Programma, il MIT condurrà una valutazione <i>ex-ante</i>, di cui all'art. 37 del Regolamento UE 1303/2013, per decidere circa l'eventuale attuazione di strumenti finanziari.</p> <p>Una volta conclusa tale fase, verrà valutata la possibilità di realizzare uno studio di fattibilità volto a quantificare la dotazione di un possibile strumento finanziario mediante analisi di domanda/offerta, strategia di investimento, <i>governance</i> e modalità di implementazione.</p>	

2.A.6.4 Uso programmato dei grandi progetti (se del caso)

Priorità d'investimento	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
<p>Saranno attuati, anche in sinergia con ulteriori fonti di finanziamento nazionali, i seguenti Grandi Progetti derivanti dalla programmazione 2007-2013, nonché i seguenti Grandi Progetti "nuovi" sulle direttrici ferroviarie oggetto dei CIS e ricadenti nella rete <i>Core</i>:</p> <p><u>Direttrice Napoli-Bari</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento tecnologico nodo di Napoli (completamento); • Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto (completamento); • Potenziamento della linea Napoli-Bari. <p><u>Direttrice Salerno-Reggio Calabria</u></p>	

Priorità d'investimento	7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
<ul style="list-style-type: none"> • Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria (completamento); <p><u>Direttrice Messina-Catania-Palermo</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.A.6.5 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni

Tabella 5: Indicatori di output comuni e specifici per programma (per priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FSE e, ove pertinente, per il FESR)

Priorità d'investimento		7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T							
ID	Indicatore	Unità di misura	Fondo	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					M	W	T		
1.1-2	Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari)	Numero	FESR	Meno sviluppate			50,00	MIT	Annuale
1.113	Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici	km	FESR	Meno sviluppate			36,70	MIT	Annuale
CO12	Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata	km	FESR	Meno sviluppate			233,00	MIT	Annuale
CO12a	Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	km	FESR	Meno sviluppate			233,00	MIT	Annuale

2.A.4 Priorità d'investimento

ID della priorità d'investimento	7c
Titolo della priorità d'investimento	Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile

2.A.5 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi

ID dell'obiettivo specifico	1.1
Titolo dell'obiettivo specifico	Ottimizzazione del traffico aereo (Cfr. RA 7.5)
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	<p>Tra gli obiettivi della CE vi è l'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del Cielo Unico Europeo (SESAR) mediante l'incremento dei servizi ATM in Europa superando i problemi di efficienza del sistema di controllo, in vista dei crescenti volumi di traffico dovuti all'allargamento dell'UE e del mercato europeo. Lo sviluppo e miglioramento di tecnologie per ammodernare il sistema ATM europeo, in accordo con il SESAR e le priorità europee dettate dall'European ATM Master Plan, consentirebbe di superare le criticità di mantenimento dei livelli di sicurezza, delle operazioni di volo e di controllo delle emissioni, in linea con i regolamenti UE sulla qualità dei dati aeronautici e sui servizi di collegamento dei dati[1].</p> <p>Il progetto del PON per lo sviluppo del SESAR è il 4-Flight, mediante cui ENAV, gestore del traffico aereo in Italia, svilupperà una piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo. Sarà possibile offrire un servizio standardizzato/interoperabile e evitare la frammentazione dello spazio aereo. Tra i risultati del 4-Flight, vi è aumentare l'efficienza in rotta/in aeroporto e il contenimento del ritardo medio di volo.</p> <p>Essendo il ritardo rilevato pari a 0 (minuti ritardo pari a 0 nel 2012 riconducibili a ENAV) l'obiettivo di risultato fissato al 2023 è mantenere l'indicatore con valore 0, visti crescenti volumi di traffico. I risultati riguardano la riduzione dell'impatto ambientale, in termini di diminuzione dell'inquinamento acustico e di riduzione di CO2 attraverso la riduzione della lunghezza delle rotte aeree.</p> <p>Il progetto consiste nello sviluppo del sistema ATM di nuova generazione presso i 4 Centri di Controllo italiani (ACC), gestiti da ENAV, che governano lo spazio aereo italiano. L'ACC-Brindisi (unico ACC nelle regioni meno sviluppate) è il sito</p>

pilota in cui installare il sistema.

Il PON sostiene gli sviluppi coerenti con il deployment del SESAR, con l'European ATM Master Plan e con SESAR Deployment Programme. Lo scopo è finanziare soluzioni progettuali, necessarie e concorrenti ai miglioramenti dei servizi di navigazione aerea di volo (*ANS[2]*). Tali obiettivi, da conseguire entro 2035, dovranno essere attuati con economie di scala, misure di efficienza in termini di costi e processi di razionalizzazione negli Stati/ANSP[3].I miglioramenti delle prestazioni non possono essere completamente disaccoppiati dall'evoluzione tecnica: SESAR è un componente essenziale per ottenere i miglioramenti.

Nel SESAR Deployment Programme come il Pilot Common Project[4] si prevede una prima serie di 6 funzionalità ATM e 20 sotto-funzionalità per l'infrastruttura europea di gestione del traffico aereo nel 2014-2026, mentre il programma SESAR mira a tradurre questi gruppi di miglioramenti operativi e sottoinsiemi in famiglie di sviluppi coerenti.

Le iniziative SESAR sostenute dal PON saranno in grado di migliorare la produttività ANS, al fine di fornire le necessarie modifiche al sistema tecnico a costi ridotti del ciclo di vita, per migliorare la produttività complessiva della fornitura di ANS.

[1] Respectively, Regulation (EU) n. 73/2010 laying down requirements on the quality of aeronautical data and aeronautical information for the Single European Sky and Regulation n. (EU) 2015/310 amending Regulation (EC) n. 29/2009 laying down requirements on data link services for the single European Sky.

[2] *Air Navigation Services*

[3] *Air navigation service provide*

[4] Reg. (UE) 716/2014



Tabella 3: Indicatori di risultato specifici per programma, ripartiti per obiettivo specifico (per il FESR e il Fondo di coesione)

Obiettivo specifico		1.1 - Ottimizzazione del traffico aereo (Cfr. RA 7.5)						
ID	Indicatore	Unità di misura	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)	Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
1.2-1	Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV)	Minuti	Meno sviluppate	0,00	2012	0,00	ENAV	Annuale
OT7-2	Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	Meno sviluppate	24.430,00	2010	21.254,00	ISPRA	Quinquennale

2.A.6 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento (per priorità d'investimento)

2.A.6.1 Descrizione della tipologia e degli esempi delle azioni da sostenere e del loro contributo atteso agli obiettivi specifici, compresa, se del caso, l'individuazione dei principali gruppi di destinatari, dei territori specifici interessati e dei tipi di beneficiari

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

Nell'ambito dell'Asse I – per la priorità di investimento 7.c – saranno inclusi interventi volti al supporto della tutela e valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente e interventi volti all'ottimizzazione della gestione dei traffici aerei. In particolare, saranno ammessi interventi rientranti nella seguente azione:

1. Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del **Cielo Unico Europeo** (SESAR) (Cfr. AdP - Azione 7.5.1).

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

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

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

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

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*^[1].

Gli obiettivi di Roll-Out di SESAR al 2035 prevedono le seguenti fasi principali:

1. Realizzazione cambiamenti strutturali (First structural changes in place), entro il 2025;
2. Servizi efficienti e consegna dell'infrastruttura (Efficient services and infrastructure delivery), entro il 2029;
3. Operazioni basate sulla traiettoria, operazioni incentrate sul volo e sul flusso e prima applicazione della visione obiettivo – Infrastruttura Ottimizzata (Trajectory based, flight and flow-centric operations and first application of the target vision - Optimised ATM (Infrastructure), entro il 2035.

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

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

Inoltre, considerando che il Pilot Common Project (PCP), come stabilito dal Regolamento (UE) n. 716/2014, prevede l'attuazione dell'infrastruttura europea di gestione del traffico aereo nel periodo 2014-2026, mediante una prima serie di 6 funzionalità ATM, che il programma di dispiegamento di SESAR mira alla realizzazione di tali sviluppi tecnico-operativi, gli sviluppi ammessi a finanziamento dovranno essere coerenti con le seguenti ATM Functionalities:

- *AF1 - Extended Arrival Management and Performance Based Navigation in high density Terminal Manoeuvring Area;*
- *AF2 - Airport Integration and Throughput;*
- *AF3 - Flexible Airspace Management and Free Route;*
- *AF4 - Network Collaborative Management;*
- *AF5 - Initial System Wide Information Management;*
- *AF6 - Initial Trajectory Information Sharing.*

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.

[1] 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).

2.A.6.2 Principi guida per la selezione delle operazioni

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

Sarà garantita la coerenza con le condizioni di sostenibilità ambientale contenute nel Rapporto Ambientale VAS e, qualora pertinenti, i criteri di

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
<p>selezione comprenderanno opportuni elementi di valutazione relativi a specifiche misure di: (a) mitigazione, adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici, (b) riduzione delle emissioni di gas climalteranti, (c) miglioramento dell'efficienza energetica e incremento dell'uso delle fonti di energia rinnovabile, (d) protezione del suolo, (e) prevenzione dei processi erosivi della costa, (f) salvaguardia della biodiversità.</p> <p>Gli interventi del Programma dovranno essere coerenti con le politiche comunitarie di settore e, come anche stabilito dalla condizionalità <i>ex-ante</i> prevista per i trasporti, oltre che con il quadro strategico nazionale delle politiche ordinarie, come specificato nell'Allegato Infrastrutture al DEF (2015) sottoposto a VAS.</p>	

2.A.6.3 *Uso programmato degli strumenti finanziari* (se del caso)

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
<p>Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il MIT, che ha già effettuato una prima valutazione con il supporto della BEI, intende prevedere l'eventuale ricorso agli stessi, nell'ottica, caldeggiata dalla Commissione, di supportare la logica del ricorso all'utilizzo dei finanziamenti pubblici non più a fondo perduto, ma sotto forma d'investimento (debito, <i>equity</i> e garanzie), per un di utilizzo "rotativo" dei fondi, intendendo con ciò la previsione di rimpiego dei proventi e del capitale in nuove iniziative.</p> <p>Nel primo anno dall'approvazione del Programma, il MIT condurrà una valutazione <i>ex-ante</i>, di cui all'art. 37 del Regolamento UE 1303/2013, per decidere circa l'eventuale attuazione di strumenti finanziari.</p> <p>Una volta conclusa tale fase, verrà valutata la possibilità di realizzare uno studio di fattibilità volto a quantificare la dotazione di un possibile strumento finanziario mediante analisi di domanda/offerta, strategia di investimento, <i>governance</i> e modalità di implementazione.</p>	

2.A.6.4 Uso programmato dei grandi progetti (se del caso)

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
NON PERTINENTE	

2.A.6.5 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni

Tabella 5: Indicatori di output comuni e specifici per programma (per priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FSE e, ove pertinente, per il FESR)

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile								
ID	Indicatore	Unità di misura	Fondo	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					M	W	T		
1.2 -1	Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Numero	FESR	Meno sviluppate			1,00	MIT	Annuale

2.A.7 Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7

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

2.A.8 Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione

Tabella 6: Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione dell'asse prioritario (per fondo e, per il FESR e il FSE, categoria di regioni)

Asse prioritario		I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T											
ID	Tipo di indicatore	Indicatore o fase di attuazione principale	Unità di misura, se del caso	Fondo	Categoria di regioni	Target intermedio per il 2018			Target finale (2023)			Fonte di dati	Se del caso, spiegazione della pertinenza dell'indicatore
						M	W	T	M	W	T		
F.1	F	Spesa certificata	€	FESR	Meno sviluppate			217.297.162			1.042.500.176,00	MIT	
1.114	I	Lavori avviati per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	numero di operazioni attivate	FESR	Meno sviluppate			14			0,00	MIT	
CO12	O	Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata	km	FESR	Meno sviluppate			0			233,00	MIT	
CO12a	O	Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	km	FESR	Meno sviluppate			0			233,00	MIT	

Informazioni qualitative aggiuntive sull'istituzione del quadro di riferimento dell'efficienza dell'attuazione

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

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

Alla luce delle due variabili sopra considerate si propone, per l'Asse I, un target intermedio di € 217.297.162 pari al 20,8% della dotazione dell'Asse.

L'indicatore comune di output selezionato 'Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.O. 12) di cui: TEN-T (C.O. 12.a)' è stimato come obiettivo al 2023 in km 233. Tale indicatore è rappresentativo di una quota pari a € 670 milioni circa, che costituisce il 90% del budget destinato alle reti ferroviarie TEN-T - categorie di operazione '024 Ferrovie (rete centrale TEN-T)' e '025 Ferrovie (rete globale TEN-T)'. Il suddetto valore di € 670 milioni corrisponde altresì a una percentuale del 85% del budget complessivo di Asse 1. L'obiettivo finale al 2023 viene calcolato attraverso due successivi passaggi. Il primo ha previsto una stima dell'allocazione delle risorse per tipologia progettuale (nuove realizzazioni, progetti di miglioramento delle linee esistenti e interventi ad alto contenuto tecnologico). Il secondo passaggio ha riguardato un'analisi degli interventi significativi per ciascuna tipologia di intervento identificata e nella conseguente stima dei relativi output attraverso l'individuazione di un costo unitario per tipologia di opera e tenendo conto della precedente ipotesi sulle risorse allocate. L'indicatore è pertanto pienamente rappresentativo del processo di attuazione dell'Asse 1. L'obiettivo intermedio al 2018 viene fissato tramite fase di attuazione principale come "Numero di operazioni attivate per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate" il cui obiettivo è pari a 14, quale target di numero di progetti che alla data del 31.12.2018 dovranno aver avviato i lavori e corrispondenti ad almeno il 70% di lavori avviati rispetto all'obiettivo totale di output al 2023.

2.A.9 Categorie di operazione

Categorie di operazione corrispondenti al contenuto dell'asse prioritario basate su una nomenclatura adottata dalla Commissione e una ripartizione indicativa del sostegno dell'Unione.

Tabelle 7-11: Categorie di operazione

Tabella 7: Dimensione 1 - Settore di intervento

Asse prioritario		I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
ERDF	Meno sviluppate	024. Ferrovie (rete centrale RTE-T)	599.349.632,00
ERDF	Meno sviluppate	025. Ferrovie (rete globale RTE-T)	143.525.500,00
ERDF	Meno sviluppate	044. Sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione della domanda, i sistemi di pedaggio, il monitoraggio informatico e i sistemi di informazione e di controllo)	39.000.000,00

Tabella 8: Dimensione 2 - Forma di finanziamento

Asse prioritario		I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
ERDF	Meno sviluppate	01. Sovvenzione a fondo perduto	781.875.132,00

Tabella 9: Dimensione 3 - Tipo di territorio

Asse prioritario		I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
ERDF	Meno sviluppate	07. Non pertinente	781.875.132,00

Tabella 10: Dimensione 4 - Meccanismi territoriali di attuazione

Asse prioritario		I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
ERDF	Meno sviluppate	07. Non pertinente	781.875.132,00

Tabella 11: Dimensione 6 - Tematica secondaria del FSE (unicamente FSE e IOG)

Asse prioritario		I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR

2.A.10 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) (per asse prioritario)

Asse prioritario:	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T
<p>L'attuazione dell'Asse prioritario I necessita dell'acquisizione di competenze specialistiche sia in ambito ferroviario ed aereo, sia sotto l'aspetto normativo-gestionale sotto quello delle specifiche modalità di trasporto.</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;• Definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi dei 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. <ul style="list-style-type: none">• Supporto alle attività di verifica e controllo della spesa, anche in loco, con particolare riferimento agli appalti pubblici nei settori speciali;• Previsione di attività specifiche di sorveglianza e controllo per l'implementazione operativa dell'ERTMS.	

2.A.1 Asse prioritario

ID dell'asse prioritario	II
Titolo dell'asse prioritario	Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile

- L'intero asse prioritario sarà attuato unicamente tramite strumenti finanziari
- L'intero asse prioritario sarà attuato unicamente tramite strumenti finanziari stabiliti a livello dell'Unione
- L'intero asse prioritario sarà attuato tramite sviluppo locale di tipo partecipativo
- Per il FSE: l'intero asse prioritario è dedicato all'innovazione sociale o alla cooperazione transnazionale, o a entrambe
- Per il FESR: L'intero asse prioritario è destinato a operazioni volte alla ricostruzione in risposta a catastrofi naturali di vasta entità o a carattere regionale
- Per il FESR: L'intero asse prioritario è destinato alle PMI (articolo 39)

2.A.2 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni, di un obiettivo tematico o di un Fondo (se applicabile)

2.A.3 Fondo, categoria di regioni e base di calcolo per il sostegno dell'Unione

Fondo	Categoria di regioni	Base di calcolo (spesa ammissibile totale o spesa ammissibile pubblica)	Categoria di regioni per le regioni ultraperiferiche e le regioni nordiche scarsamente popolate (se applicabile)
ERDF	Meno sviluppate	Pubblico	

2.A.4 Priorità d'investimento

ID della priorità d'investimento	7b
Titolo della priorità d'investimento	Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali

2.A.5 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi

ID dell'obiettivo specifico	2.2
Titolo dell'obiettivo specifico	Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (Cfr. R.A. 7.3)
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	Gli interventi previsti all'interno dell'Asse strategico II si pongono l'obiettivo di rendere più sostenibile la mobilità collettiva, attraverso collegamenti multimodali efficienti tra i nodi logistici in un unicum costituito dal sistema italiano di

movimentazione delle merci.

I risultati che si intendono conseguire con tali azioni sono:

- riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio (aeroporti), ovvero aumento dell'accessibilità dei nodi stessi;
- ottimizzazione dei flussi di traffico attraverso piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità da e verso i principali nodi urbani produttivi e logistici in modo da rendere più competitivo il trasporto intermodale;
- collegamento dei nodi urbani core e nodi urbani in cui risiede un nodo core alla rete TEN-T sia *core* che *comprehensive* e alle reti locali;
- miglioramento e adeguamento a standard di infrastrutture di collegamento tra e nei nodi urbani *core* e dei nodi urbani in cui risiede un nodo *core* alla rete TEN-T sia *core* che *comprehensive*
- fluidificazione del traffico e la risoluzione di interferenze tra flussi in nodi/impianti idrici;
- miglioramento dell'integrazione tra le diverse modalità di trasporto anche attraverso le sinergie tra i punti di interscambio modale;
- incremento della capacità dei nodi anche attraverso l'utilizzo di tecnologie e la velocizzazione delle tratte nonché lo sviluppo di punti di interscambio in area urbana;
- miglioramento dell'accessibilità dei servizi nelle stazioni e nei punti di interscambio in area urbana;
- riduzione dei tempi di interscambio attraverso interventi infrastrutturali (es. banchine) e tecnologici (upgrading informazione al pubblico).

L'estensione e il rafforzamento delle piattaforme di info-mobilità comporterà un aumento e miglioramento della fornitura di servizi agli operatori. Rispetto alla tipologia stradale, si evidenzia che la consistente diffusione attesa di nuovi servizi per gli operatori su gomma da parte della piattaforma logistica nazionale è indirizzata, a partire da una situazione allo stadio iniziale per servizi-chiave di ampia propagazione, verso livelli di diffusione consistenti in termini di merce trasportata complessiva nell'area LDR al 2023 (copertura per sistemi di info-mobilità stradale del 6% del traffico merci complessivo al 2023).

Tabella 3: Indicatori di risultato specifici per programma, ripartiti per obiettivo specifico (per il FESR e il Fondo di coesione)

Obiettivo specifico		2.2 - Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (Cfr. R.A. 7.3)						
ID	Indicatore	Unità di misura	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)	Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
2.2-1	Traffico stradale monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	%	Meno sviluppate	0,00	2011	6,00	Istat/Uirnet	Annuale
2.2-2	Traffico ferroviario monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	%	Meno sviluppate	41,22	2014	65,00	FSI	Annuale
OT7-4	Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	Meno sviluppate	24.430,00	2010	21.254,00	ISPRA	Quinquennale

2.A.6 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento (per priorità d'investimento)

2.A.6.1 Descrizione della tipologia e degli esempi delle azioni da sostenere e del loro contributo atteso agli obiettivi specifici, compresa, se del caso, l'individuazione dei principali gruppi di destinatari, dei territori specifici interessati e dei tipi di beneficiari

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
-------------------------	---

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

Potenziare i **collegamenti multimodali, anche degli aeroporti** con la rete globale (“ultimo miglio”), e migliorare i servizi di collegamento limitatamente agli interventi ferroviari (Cfr. AdP - Azione 7.3.2); 2. Realizzare **piattaforme e strumenti intelligenti** per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone e per promuovere l'info-mobilità. [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.] (Cfr. AdP - Azione 7.3.3); Realizzare applicativi, basati sul paradigma IoT, in grado di raccogliere, analizzare e gestire dati in modalità *real time* o *near real time* sullo stato fisico dell'infrastruttura, unitamente alla strutturazione di un flusso biunivoco V2I/V2V (Cfr. AdP – Azione 7.3.3)

Attraverso gli interventi **sub punto d)** si intende potenziare infrastrutturalmente il collegamento multimodale, anche degli aeroporti con la rete globale (“ultimo miglio”) e con le principali città, in un'ottica di unitarietà del sistema trasportistico, di riduzione delle emissioni e, più in generale, di miglioramento dei servizi di collegamento, per esempio tramite lo sviluppo di soluzioni IT mirate ad accrescere l'accessibilità all'uso dei mezzi di trasporto pubblici e a basso impatto ambientale.

Il PON potrà promuovere le seguenti tipologie di intervento:

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

- interventi di collegamento degli aeroporti strategici nelle regioni meno sviluppate con la rete ferroviaria TEN-T, che ancora non beneficiano di tale raccordo, dando priorità agli aeroporti di Lamezia Terme, Catania e Napoli; a tal fine, attraverso il PON, si potranno finanziare anche le prime fasi di vita dei progetti, a partire dunque dalla progettazione, a condizione che i collegamenti ferroviari siano realizzati, conclusi ed operativi entro i termini temporali di eleggibilità del Programma;
- interventi per il collegamento dei nodi urbani core e dei nodi urbani in cui risiede un nodo core alla rete TEN-T sia core che comprehensive e alle reti locali;
- interventi per il miglioramento e l'adeguamento a standard di infrastrutture di collegamento tra e nei nodi urbani core e dei nodi urbani in cui risiede un nodo core alla rete TEN-T sia core che comprehensive e alle reti locali;
- interventi per fluidificare il traffico e risolvere interferenze tra flussi in nodi / impianti critici;
- interventi volti a migliorare l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto anche attraverso la sinergia tra i punti di interscambio modale;
- interventi per incrementare la capacità dei nodi anche attraverso l'utilizzo di tecnologie, velocizzare le tratte nonché sviluppare punti di interscambio in area urbana;
- interventi volti a migliorare l'accessibilità dei servizi nelle stazioni e nei punti di interscambio in area urbana;
- operazioni finalizzate a ridurre i tempi di interscambio attraverso interventi infrastrutturali (es. banchine) e tecnologici (es. upgrading informazione al pubblico).

L'Azione sub **punto e)** prevede una *governance* multilivello fondamentale, in particolare in un settore ad alta replicabilità come quello degli ITS che, per sua natura, implica il rischio di ridondanza degli interventi. Pertanto, l'importanza e la necessità di un centro di governo che sia al contempo centralizzato e flessibile, è uno degli elementi chiave in base al quale l'Italia sta operando per quanto riguarda gli ITS. Sono quindi potenziali beneficiari della presente linea d'azione i soggetti pubblici preposti a fornire servizi di pubblica utilità o interesse. Inoltre, potrebbero concorrere come potenziali beneficiari i soggetti privati, in relazione a opportune procedure ad evidenza pubblica che possono prevedere, tra l'altro, modalità di partecipazione in forma di partenariato pubblico-privato (PPP).

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

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
<ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento dell'accesso ai servizi di trasporto da parte dell'utenza (merci e passeggeri) attraverso interventi per lo sviluppo di sistemi di monitoraggio ed info-mobilità dei traffici, al fine di fluidificarne ed ottimizzarne i flussi. • Miglioramento della capacità di monitoraggio delle infrastrutture di trasporto tramite applicazioni digitali interoperabili e coerenti con il paradigma IoT, finalizzato all'incremento della sicurezza delle infrastrutture di trasporto stesse rispetto agli effetti dell'usura e ai rischi antropici e naturali, nonché all'aumento della resilienza, anche intesa come capacità e rapidità di adattamento agli effetti dei cambiamenti climatici. • Identificare modelli standard e standard architetture di riferimento per supportare lo sviluppo integrato ed interoperabile dei sistemi ITS. • Predisporre apposite interfacce di comunicazione tra la rete dei trasporti nazionale e quella dei nodi metropolitani. Infatti, la netta separazione tra rete nazionale e reti comunali/provinciali rischia di rappresentare un elemento di debolezza per la realizzazione di un processo senza soluzione di continuità di scambio di informazioni tra i vari attori della catena del trasporto. <p>Pertanto, in sinergia con quanto avviato nella programmazione 2007-2013, il Programma si pone l'obiettivo di ridefinire modelli, moduli e flussi dell'architettura nazionale dei sistemi telematici per la circolazione e i trasporti in Italia, finalizzata al miglioramento, all'evoluzione e l'attualizzazione dei contenuti in tutte le sue componenti, in modo da fornire agli "<i>utenti utilizzatori</i>" un quadro di riferimento di facile comprensione e utilizzo, che favorisca la realizzazione e la diffusione dei sistemi ITS.</p> <p>Il Programma Operativo "Infrastrutture e Reti" 2014-2020 , come riportato nella della Decisione di esecuzione della Commissione C(2019) 6200 final del 20.08.2019, non ha conseguito il target di performance per l'Asse II, da cui deriva la necessità di riallocare la Riserva di efficacia dell'attuazione dell'Asse II all'interno dello stesso Programma stesso, trasferendola all'Asse I.</p>	

2.A.6.2 Principi guida per la selezione delle operazioni

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
In una logica di sistema, per contribuire all'integrazione e interoperabilità delle infrastrutture, saranno privilegiati piani integrati di intervento ricadenti	

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
--------------------------------	---

nelle ALI individuate come nodi portanti del sistema, compatibilmente con la tempistica di attuazione del PO. A tal fine, sarà stabilita come criterio di ammissibilità una soglia minima di avanzamento progettuale per tipologia di intervento. La selezione garantirà la valorizzazione degli investimenti nei nodi portuali, con priorità al completamento delle progettualità della programmazione 07-13 e concentrando gli interventi per accogliere navi di nuova generazione (gigantismo navale) su un numero ristretto di scali della rete *CoreTEN-T*. Gli interventi dovranno essere coerenti con le politiche comunitarie di settore e, oltre che con il quadro strategico nazionale delle politiche ordinarie specificato nell'Allegato Infrastrutture al DEF (2015) sottoposto a VAS. La selezione verrà condotta nel rispetto del **principio di concentrazione delle risorse** valutando l'ammissibilità in termini di miglioramento della:

1. competitività del sistema portuale e interportuale
2. mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali

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

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

Per gli interventi di cui alla priorità di investimento 7.c, sub punto a), i criteri di ammissibilità includeranno la coerenza dell'intervento con il PSNPL e con il Piano Regolatore Portuale in vigore, mentre quelli di selezione comprenderanno disposizioni per garantire le esigenze di accessibilità degli operatori della logistica con disabilità. In ambito tecnologico avranno priorità i progetti in grado di creare un flusso informativo biunivoco tra le reti nazionali e i nodi maggiori, permettendo l'interrelazione diretta tra i sistemi informativi localizzati sul territorio con progetti ITS con raggio d'azione

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
--------------------------------	---

più ampio e la sinergia tra strumenti di programmazione regionale e nazionale. A tal fine, con riferimento alla realizzazione di infrastrutture materiali e immateriali, per la mobilità e lungo la filiera dei trasporti, queste possono interessare sistemi nazionali, siti al di fuori delle regioni meno sviluppate, con effetti e ricadute dirette sui territori interessati. Altresì, sono parte integrante degli interventi gli elementi infrastrutturali (di rete, di alimentazione elettrica, di opere civili) finalizzati a rendere utilizzabili gli applicativi e i sistemi informatici. La specificità degli interventi ascrivibili all'Asse II richiede una particolare attenzione al tema della salvaguardia ambientale. In particolare, sia in fase di selezione che di attuazione dei progetti, sarà garantito il rispetto della Direttiva 2008/50/CE e della Direttiva Quadro sulle acque (2000/60/CE). Sarà inoltre garantito il rispetto delle seguenti norme UE:

1. Direttiva 92/43/CEE
2. Direttiva 2009/147/CE
3. Direttiva 2001/81/CE
4. Direttiva 2014/94/UE

Per ogni progetto che modifichi le caratteristiche idromorfologiche di un corpo idrico deteriorandone lo stato (i.e. ricostruzione/ampliamento di un porto), in conformità con l'articolo 4.7 della Direttiva 2000/60/CE dovrà essere effettuata durante il processo di pianificazione una valutazione delle alternative ambientali migliori, individuando le misure di mitigazione necessarie e giustificando l'importanza del progetto. I criteri di selezione comprenderanno, qualora pertinenti, misure di: (a) mitigazione, adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici, (b) riduzione delle emissioni di gas climalteranti, (c) miglioramento dell'efficienza energetica e incremento dell'uso delle fonti di energia rinnovabile, (d) protezione del suolo, (e) prevenzione dei processi erosivi della costa, (f) salvaguardia della biodiversità. Nella selezione delle operazioni sarà poi garantito il rispetto della normativa comunitaria sugli appalti pubblici e sugli aiuti di Stato. Coerentemente con l'art. 65 del Reg. 1303/2013, per il tempestivo avvio del PO 2014-2020 l'AdG potrà avviare operazioni a valere sul PO anche prima dell'approvazione da parte del CdS dei criteri di selezione delle operazioni di cui all'art. 110 2, lett. a). A tale riguardo, nelle more dell'approvazione, potranno essere ritenuti validi anche i criteri adottati nel PO 2007-2013. Tuttavia ai fini dell'inserimento delle relative spese nelle domande di pagamento, l'AdG effettuerà una verifica tesa ad accertare che tali operazioni

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
<p>siano conformi ai criteri di selezione approvati dal CdS. L'AdG si riserva di finanziare operazioni che si svolgono al di fuori dell'area del PON ma sempre all'interno dell'Unione, coerentemente con il disposto dell'art.70 del Reg (UE) n.1303/2013, ogni qual volta tale apertura sia in grado di arrecare un maggior valore aggiunto nelle Regioni obiettivo.</p>	

2.A.6.3 Uso programmato degli strumenti finanziari (se del caso)

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
<p>Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il MIT, che ha già effettuato una prima valutazione con il supporto della BEI, intende prevedere l'eventuale ricorso agli stessi, nell'ottica, caldeggiata dalla Commissione, di supportare la logica del ricorso all'utilizzo dei finanziamenti pubblici non più a fondo perduto, ma sotto forma d'investimento (debito, <i>equity</i> e garanzie), per un di utilizzo "rotativo" dei fondi, intendendo con ciò la previsione di rimpiego dei proventi e del capitale in nuove iniziative.</p> <p>Nel primo anno dall'approvazione del Programma, il MIT condurrà una valutazione <i>ex-ante</i>, di cui all'art. 37 del Regolamento UE 1303/2013, per decidere circa l'eventuale attuazione di strumenti finanziari.</p> <p>Una volta conclusa tale fase, verrà valutata la possibilità di realizzare uno studio di fattibilità volto a quantificare la dotazione di un possibile strumento finanziario mediante analisi di domanda/offerta, strategia di investimento, <i>governance</i> e modalità di implementazione.</p>	

2.A.6.4 Uso programmato dei grandi progetti (se del caso)

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
<p>Nel periodo di programmazione 2007-2013 l'Autorità di Gestione ha osservato forti ritardi rispetto al cronoprogramma del Grande Progetto "Hub portuale di Augusta", già finanziato sul PON Reti e Mobilità. Detti ritardi rendono necessario, a titolo cautelativo, prevedere che tale intervento</p>	

Priorità d'investimento	7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali
venga completato nel periodo di programmazione 2014-2020.	
<p>Per quanto attiene invece il Grande Progetto “Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest I e II Lotto”, nel periodo di programmazione 2007-13 l’Autorità di Gestione ha osservato alcuni slittamenti nell’implementazione del cronoprogramma. Nonostante i lavori abbiano subito una fortissima accelerazione nel corso del 2013, seguita ad una lunga fase di start up, si registra ancora un lieve scostamento tra valori delle produzioni teoriche ed effettive, circostanza che rende necessario, a titolo cautelativo, prevedere che tale intervento possa essere completato nel periodo di programmazione 2014-2020.</p>	

2.A.6.5 Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni

Tabella 5: Indicatori di output comuni e specifici per programma (per priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FSE e, ove pertinente, per il FESR)

Priorità d'investimento		7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali							
ID	Indicatore	Unità di misura	Fondo	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					M	W	T		
2.2-2	Applicativi e sistemi informatici	Numero	FESR	Meno sviluppate			4,00	MIT	Annuale

2.A.4 Priorità d'investimento

ID della priorità d'investimento	7c
Titolo della priorità d'investimento	Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile

2.A.5 Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento e ai risultati attesi

ID dell'obiettivo specifico	2.1
Titolo dell'obiettivo specifico	Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (Cfr. R.A. 7.2)
Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE	L’incremento della capacità portuale e interportuale si pone l’obiettivo di decongestionare ed aumentare i traffici dei nodi infrastrutturali meridionali (<i>Core e Comprehensive</i>) stimolando la realizzazione di investimenti aventi quali

risultati attesi:

- la riduzione di tempi di attesa per l'attracco di navi con particolare riferimento ai nodi critici della portualità italiana nel Mediterraneo (Gioia Tauro, Taranto);
- il miglioramento della funzionalità portuale con particolare riferimento al traffico Ro-Ro, volto anche a rendere indirettamente competitivo il trasporto intermodale;
- il miglioramento e potenziamento della dotazione infrastrutturale delle aree logistiche integrate assunte come base della strategia del programma, identificate come punti nevralgici dell'efficienza logistica delle regioni meno sviluppate;
- la riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio (porti e interporti), ovvero aumento dell'accessibilità dei nodi stessi;
- la riduzione dei tempi di attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci una volta sbarcate.

Perseguendo l'obiettivo specifico sopra delineato si ritiene ragionevole attendersi un incremento del traffico portuale ed una consistente riduzione dei tempi di sdoganamento.

Tabella 3: Indicatori di risultato specifici per programma, ripartiti per obiettivo specifico (per il FESR e il Fondo di coesione)

Obiettivo specifico		2.1 - Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (Cfr. R.A. 7.2)						
ID	Indicatore	Unità di misura	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)	Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
2.1-1	Traffico container nei principali porti	TEU	Meno sviluppate	4.115.100,00	2013	4.423.700,00	Assoporti	Annuale
2.1-2	Tempo medio di sdoganamento	HH	Meno sviluppate	16,00	2014	8,00	Agenzia Dogane	Annuale
2.1-3	Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco	T/1000	Meno sviluppate	174.588,00	2013	187.682,00	Istat	Annuale
OT7-3	Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	Meno sviluppate	24.430,00	2010	21.254,00	ISPRA	Quinquennale
2.1-4	Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco -contenitori	T/1000	Meno sviluppate	7.145,00	2013	7.681,00	Istat	Annuale
2.1-5	Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco – altri tipi di carico (rinfusa liquida, rinfusa solida, ro-ro, altro carico)	T/1000	Meno sviluppate	66.963,00	2013	71.985,00	Istat	Annuale
2.117	Traffico ferroviario merci generato da porti e interporti	treni - giorno	Meno sviluppate	52,00	2015	57,00		

2.A.6 Azioni da sostenere nell'ambito della priorità d'investimento (per priorità d'investimento)

2.A.6.1 Descrizione della tipologia e degli esempi delle azioni da sostenere e del loro contributo atteso agli obiettivi specifici, compresa, se del caso, l'individuazione dei principali gruppi di destinatari, dei territori specifici interessati e dei tipi di beneficiari

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

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

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

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

In particolare, nelle regioni meno sviluppate, appartengono alla rete *Core* i porti di Augusta, Bari, G. Tauro, Napoli, Palermo, Reggio C. e Taranto, gli interporti di Nola e Marcianise (Campania) e quello di Bari, mentre a quella globale i porti di Brindisi, Messina, Salerno, Siracusa, Catania e Trapani e l'interporto di Catania. Occorre sbloccare l'*empasse* infrastrutturale del sistema portuale e interportuale italiano, evitando inutili polverizzazioni e dispersioni di risorse, ormai sempre più limitate, e individuando delle priorità realizzative.

A tal fine, e con specifico riferimento ai nodi portuali, il PO 2014-2020 concentrerà gli investimenti finalizzati ad accogliere navi di nuova generazione

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

(gigantismo navale) sugli scali portuali *Core* di Gioia Tauro e Taranto, potenziandone la dotazione infrastrutturale con priorità attribuita all'approfondimento dei fondali, all'ampliamento della lunghezza delle banchine e della dotazione dei piazzali.

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

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

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

Al fine di favorire il completamento della rete centrale TEN e nell'ottica di accelerazione dell'attuazione del PON I&R stesso in casi motivati si potranno finanziare anche le prime fasi del ciclo di vita dei progetti, a partire dunque dalla progettazione. *Tali costi saranno coperti solo per i progetti da realizzare "nel corrente periodo di programmazione"*.

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

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

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

Nello specifico ci si propone, attraverso un effettivo coordinamento tra programmazione nazionale e regionale delle reti e dei servizi di trasporto, di realizzare interventi di “ultimo miglio” prioritariamente nei nodi logistici appartenenti alla rete *Core* (porti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli e Taranto, e gli interporti campani (Marcianise e Nola) e di Bari), nonché sugli altri interventi di collegamento.

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

- per il **quadrante sud orientale della Sicilia**, su interventi relativi alla connessione di porti ed aree logistiche con la rete nazionale e sulle altre connessioni che emergono dai tavoli ALI
- per il **Polo logistico di Gioia Tauro**, completare quanto avviato con l’Accordo di Programma Quadro del 2010;
- per quanto attiene il **Sistema pugliese-lucano**, si dovrà proseguire nella direzione intrapresa nell’ambito delle programmazioni precedenti, ossia potenziando i collegamenti di “ultimo miglio” ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all’interporto di Bari cui vanno aggiunte le aree logistiche lucane collegate alla portualità pugliese.
- per l’**ALI della Sicilia Occidentale**, completare quanto avviato con l’Accordo di Programma Quadro del 2010, proseguire nella direzione intrapresa nell’ambito delle programmazioni precedenti, ossia potenziare i collegamenti dell'ultimo miglio e sviluppare le connessioni tra i nodi del sistema e la rete TEN-T.

Nell’ambito **dell’area campana**, sviluppare le connessioni tra i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise) e la Rete TEN-T.

Al fine di favorire il completamento della rete centrale TEN e nell’ottica di accelerazione dell’attuazione del PON I&R stesso in casi motivati si potranno finanziare anche le prime fasi del ciclo di vita dei progetti, a partire dunque dalla progettazione. *Tali costi saranno coperti solo per i progetti da realizzare “nel corrente periodo di programmazione”.*

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

L'Azione *sub punto c)* intende sostenere come strategia prioritaria l'implementazione e lo sviluppo dello Sportello Unico Doganale, nell'ottica della creazione di una *Single Window* nazionale, attraverso un mix di interventi sinergici realizzati da diversi Enti, pertanto individuati come potenziali beneficiari del Programma ovvero: Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Capitanerie di Porto, Autorità di Sistema Portuale, UIRNet o altri soggetti pubblici preposti a fornire servizi utilità o interesse, operanti nell'area Socio-Economica portuale.

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

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

A tal proposito, l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e il Comando delle Capitanerie hanno già costituito un apposito tavolo tecnico "per il coordinamento delle iniziative per la semplificazione del ciclo import – export", con lo scopo di identificare i processi e le tecnologie in grado di soddisfare i requisiti di interoperabilità necessari per la piena integrazione dei sistemi delle rispettive Amministrazioni, evitando sovrapposizioni o duplicazioni di funzioni e consentendo all'utenza la possibilità di interfacciarsi con un unico sistema informatico/informativo.

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

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

Un ulteriore elemento della strategia di sviluppo di quest'Azione riguarda il consolidamento degli interventi attuati e/o avviati nella programmazione

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
2007-2013, <i>in primis</i> della PLN - UIRNet, ma anche delle piattaforme legate all'ambito del ferro e dell'intermodalità, in stretto coordinamento ed interoperabilità con lo Sportello Unico Doganale.	
<p>A livello programmatico è opportuno sottolineare come gli interventi siano rivolti all'incremento della dotazione dei sistemi per un più efficace e sicuro utilizzo delle infrastrutture di trasporto, coerentemente con le Direttive europee ed il Piano d'Azione ITS Nazionale. Verranno inoltre sviluppate interfacce di comunicazione tra i porti e gli interporti e le principali piattaforme telematiche nazionali (PLN, Aida, NMSW, PIL).</p>	
<p>In linea con le disposizioni riportate nell'ambito del <i>Settore Prioritario 2 - Continuità dei servizi ITS di gestione del traffico e del trasporto merci</i> della Direttiva 2010/40/UE del 7 luglio 2010 e successivamente declinate nel Piano d'Azione ITS nazionale, le progettualità del Programma in questo campo risponderanno alle seguenti azioni prioritarie:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • Favorire la creazione presso i nodi logistici di piattaforme logistiche integrate e/o interoperabili con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet, • Favorire l'uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte ed interoperabili. 	
<p>L'Azione <i>sub</i> punto c), infine, risponde anche alla necessità di sviluppare Comunità Portuali Intelligenti attraverso Port Community System (PCS) finalizzati alla creazione di nodi efficienti e sicuri.</p>	
<p>I PCS sono pensati come una Piattaforma elettronica neutrale aperta in grado di realizzare uno scambio di informazioni sicure e intelligenti tra <i>stakeholders</i> pubblici e privati al fine di migliorare la posizione competitiva dei porti all'interno del quadro marittimo nazionale ed internazionale. Inoltre permettono di ottimizzare, gestire e automatizzare i processi logistici attraverso la connessione della catena logistica e con il sistema dei trasporti.</p>	
<p>I PCS che verranno sviluppati avranno come elemento di base imprescindibile quello della creazione delle opportune interfacce tra i sistemi degli <i>stakeholders</i> portuali e quello dello Sportello Unico Doganale e Marittimo. In tal senso, gli sviluppi dei singoli PCS rappresentano un elemento di</p>	

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
<p>continuità nella strategia di implementazione della <i>Single Window</i> nazionale.</p> <p>Il Programma Operativo “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 , come riportato nella della Decisione di esecuzione della Commissione C(2019) 6200 final del 20.08.2019, non ha conseguito il target di performance per l’Asse II, da cui deriva la necessità di riallocare la Riserva di efficacia dell’attuazione dell’Asse II all’interno dello stesso Programma stesso, trasferendola all’Asse I.</p>	

2.A.6.2 Principi guida per la selezione delle operazioni

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
<p>In una logica di sistema, per contribuire all’integrazione e interoperabilità delle infrastrutture, saranno privilegiati piani integrati di intervento ricadenti nelle aree logistiche individuate a livello strategico come nodi portanti del sistema, compatibili con la tempistica di attuazione del PO. A tal fine, sarà stabilita come criterio di ammissibilità una soglia minima di avanzamento progettuale per tipologia di intervento.</p> <p>La selezione garantirà la valorizzazione degli investimenti nei nodi portuali, dando priorità al completamento delle progettualità avviate nella programmazione 2007-13 e concentrando gli interventi per accogliere navi di nuova generazione (gigantismo navale) su un numero ristretto di scali della rete <i>Core TEN-T</i>.</p> <p>Gli interventi dovranno essere coerenti con le politiche comunitarie di settore e, oltre che con il quadro strategico nazionale delle politiche ordinarie specificato nell’Allegato Infrastrutture al DEF (2015) sottoposto a VAS.</p> <p>La selezione verrà condotta nel rispetto del principio di concentrazione delle risorse valutando l’ammissibilità degli interventi proposti per l’Asse II</p>	

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

in termini di miglioramento della:

1. competitività del sistema portuale e interportuale;
2. mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali.

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

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

Per gli interventi di cui alla priorità di investimento 7.c, sub punto a), i criteri di ammissibilità includeranno la coerenza dell'intervento con le linee strategiche del PSNPL e con il Piano Regolatore Portuale in vigore, mentre quelli di selezione comprenderanno disposizioni per garantire le esigenze di accessibilità degli operatori della logistica con disabilità.

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

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

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

1. Direttiva 92/43/CEE
2. Direttiva 2009/147/CE
3. Direttiva 2001/81/CE
4. Direttiva 2014/94/UE

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

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

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

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
trattato sul funzionamento dell'UE) e sugli aiuti di Stato.	
<p>Coerentemente con l'art. 65 del Reg. 1303/2013, per consentire il tempestivo avvio del PO 2014-2020 l'AdG potrà avviare operazioni a valere sul PO anche prima dell'approvazione da parte del CdS dei criteri di selezione delle operazioni di cui all'art. 110 2, lett. a). A tale riguardo, nelle more dell'approvazione, potranno essere ritenuti validi anche i criteri adottati nel PO 2007-2013. Tuttavia, ai fini dell'inserimento delle relative spese nelle domande di pagamento, l'AdG effettuerà una verifica tesa ad accertare che tali operazioni siano conformi ai criteri di selezione approvati dal CdS.</p> <p>L'AdG con riferimento alle operazioni svolte fuori dall'area del Programma, in conformità con l'art.70 del Reg. (UE) n.1303/2013 deve garantire che l'intervento è a vantaggio dell'area del PON e l'importo complessivo delle operazioni ubicate fuori dallo stesso non supera il 15% del FESR.</p>	

2.A.6.3 *Uso programmato degli strumenti finanziari* (se del caso)

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
<p>Per categorie di interventi potenzialmente interessati dal ricorso a strumenti di ingegneria finanziaria, il MIT, che ha già effettuato una prima valutazione con il supporto della BEI, intende prevedere l'eventuale ricorso agli stessi, nell'ottica, caldeggiata dalla Commissione, di supportare la logica del ricorso all'utilizzo dei finanziamenti pubblici non più a fondo perduto, ma sotto forma d'investimento (debito, <i>equity</i> e garanzie), per un di utilizzo "rotativo" dei fondi, intendendo con ciò la previsione di rimpiego dei proventi e del capitale in nuove iniziative.</p> <p>Nel primo anno dall'approvazione del Programma, il MIT condurrà una valutazione <i>ex-ante</i>, di cui all'art. 37 del Regolamento UE 1303/2013, per decidere circa l'eventuale attuazione di strumenti finanziari.</p> <p>Una volta conclusa tale fase, verrà valutata la possibilità di realizzare uno studio di fattibilità volto a quantificare la dotazione di un possibile strumento finanziario mediante analisi di domanda/offerta, strategia di investimento, <i>governance</i> e modalità di implementazione.</p>	

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

2.A.6.4 *Uso programmato dei grandi progetti* (se del caso)

Priorità d'investimento	7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
--------------------------------	---

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

Per quanto attiene invece il Grande Progetto “**Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest I e II Lotto**”, nel periodo di programmazione 2007-13 l'Autorità di Gestione ha osservato alcuni slittamenti nell'implementazione del cronoprogramma. Nonostante i lavori abbiano subito una fortissima accelerazione nel corso del 2013, seguita ad una lunga fase di start up, si registra ancora un lieve scostamento tra valori delle produzioni teoriche ed effettive, circostanza che rende necessario, a titolo cautelativo, prevedere che tale intervento possa essere completato nel periodo di programmazione 2014-2020.

2.A.6.5 *Indicatori di output per priorità d'investimento e, ove pertinente, per categoria di regioni*

Tabella 5: Indicatori di output comuni e specifici per programma (per priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FSE e, ove pertinente, per il FESR)

Priorità d'investimento		7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile							
ID	Indicatore	Unità di misura	Fondo	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					M	W	T		
2.1 -1	Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)	mq	FESR	Meno sviluppate			300.000,00	MIT	Annuale

Priorità d'investimento		7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile							
ID	Indicatore	Unità di misura	Fondo	Categoria di regioni (se pertinente)	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
					M	W	T		
2.1 -2	Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati	m	FESR	Meno sviluppate			950,00	MIT	Annuale
2.2 -2	Applicativi e sistemi informatici	Numero	FESR	Meno sviluppate			6,00	MIT	Annuale
2.1 -3	Materiale rimosso (dragaggi)	mc	FESR	Meno sviluppate			4.900.000,00	MIT	Annuale
2.1 -4	Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate	m	FESR	Meno sviluppate			750,00	MIT	Annuale
2.1 -7	Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari	m	FESR	Meno sviluppate			18.250,00	MIT	Annuale
2.1 -8	Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010)	Numero	FESR	Meno sviluppate			4,00	MIT	
2.1 -9	Ultimo miglio - lunghezza raccordi stradali	m	FESR	Meno sviluppate			17.200,00	MIT	Annuale

2.A.7 Innovazione sociale, cooperazione transnazionale e contributo agli obiettivi tematici 1-7

Asse prioritario	II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
------------------	--

2.A.8 Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione

Tabella 6: Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione dell'asse prioritario (per fondo e, per il FESR e il FSE, categoria di regioni)

Asse prioritario		II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile											
ID	Tipo di indicatore	Indicatore o fase di attuazione principale	Unità di misura, se del caso	Fondo	Categoria di regioni	Target intermedio per il 2018			Target finale (2023)			Fonte di dati	Se del caso, spiegazione della pertinenza dell'indicatore
						M	W	T	M	W	T		
F2	F	Spesa certificata	€	FESR	Meno sviluppate			117.447.236			470.396.505.33	MIT	
2.113	I	Operazioni avviate per piazzali, aree logistiche, banchine - superficie oggetto di intervento	n.	FESR	Meno sviluppate			2			0,00	MIT	
2.114	I	Operazioni avviate per accosti aggiuntivi o riqualificati	n.	FESR	Meno sviluppate			3			0,00	MIT	
2.115	I	Operazioni avviate per materiale rimosso (dragaggi)	n.	FESR	Meno sviluppate			3			0,00	MIT	
2.116	I	Operazioni avviate per applicativi e sistemi informatici	n.	FESR	Meno sviluppate			8			0,00	MIT	
2.1-1	O	Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)	mq	FESR	Meno sviluppate			0			300.000,00	MIT	
2.1-2	O	Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati	m	FESR	Meno sviluppate			0			950,00	MIT	
2.2-2	O	Applicativi e sistemi informatici	Numero	FESR	Meno sviluppate			0			10,00	MIT	
2.1-3	O	Materiale rimosso (dragaggi)	mc	FESR	Meno sviluppate			0			4.900.000,00	MIT	

Informazioni qualitative aggiuntive sull'istituzione del quadro di riferimento dell'efficienza dell'attuazione

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

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

Alla luce delle due variabili sopra considerate si propone, per l'Asse II, un target intermedio di € 117.447.236 pari al 25% della dotazione dell'Asse.

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

Il target finale al 2023 viene calcolato attraverso due successivi passaggi. Il primo ha previsto una stima dell'allocazione delle risorse per tipologia progettuale (opere di ampliamento, interventi di consolidamento delle strutture esistenti, attività di dragaggio, collegamenti stradali e ferroviari di ultimo miglio). Il secondo passaggio ha riguardato un'analisi degli interventi significativi per ciascuna tipologia di intervento identificata e nella conseguente stima dei relativi output attraverso l'individuazione di un costo unitario per tipologia di opera e tenendo conto della precedente ipotesi sulle risorse allocate.

I tre indicatori, Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine), "Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati" e "Materiale rimosso (dragaggi)" afferenti il settore portuale - categoria '039 Porti marittimi (TEN-T)' - rappresentano nell'insieme realizzazioni stimate per un valore di € 155 milioni (target finale al 2023). Tale valore corrisponde a una quota del 90% della categoria '039 Porti marittimi (TEN-T)' e ad una quota del 44% della dotazione totale di Asse 2.

L'indicatore 'Applicativi e sistemi informatici' – categoria '044 Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)' – rappresenta realizzazioni stimate per un valore di € 94 milioni circa (target finale al 2023).

Tale valore è corrispondente a una quota di budget del 100% della categoria '044 Sistemi di trasporto intelligenti (..)' e ad una quota del 20% circa della dotazione totale di Asse 2.

Pertanto, i quattro indicatori selezionati rappresentano realizzazioni per un valore stimato di € 302 milioni pari al 64% del valore di Asse 2.

Per stimare il target intermedio al 2018 si considera, per ciascuno degli indicatori espressi, il numero delle operazioni che avranno lavori avviati al 31.12.2018 corrispondenti ad almeno il 70% del numero di progetti necessario a conseguire il target al 2023.

2.A.9 Categorie di operazione

Categorie di operazione corrispondenti al contenuto dell'asse prioritario basate su una nomenclatura adottata dalla Commissione e una ripartizione indicativa del sostegno dell'Unione.

Table 7-11: Categorie di operazione

Tabella 7: Dimensione 1 - Settore di intervento

Asse prioritario		II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
ERDF	Meno sviluppate	035. Trasporti multimodali (RTE-T)	109.971.280,23
ERDF	Meno sviluppate	039. Porti marittimi (RTE-T)	172.256.293,28
ERDF	Meno sviluppate	044. Sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione della domanda, i sistemi di pedaggio, il monitoraggio informatico e i sistemi di informazione e di controllo)	70.569.805,49

Tabella 8: Dimensione 2 - Forma di finanziamento

Asse prioritario		II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
ERDF	Meno sviluppate	01. Sovvenzione a fondo perduto	352.797.379,00

Tabella 9: Dimensione 3 - Tipo di territorio

Asse prioritario		II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
ERDF	Meno sviluppate	07. Non pertinente	352.797.379,00

Tabella 10: Dimensione 4 - Meccanismi territoriali di attuazione

Asse prioritario		II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
ERDF	Meno sviluppate	07. Non pertinente	352.797.379,00

Tabella 11: Dimensione 6 - Tematica secondaria del FSE (unicamente FSE e IOG)

Asse prioritario		II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR

2.A.10 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) (per asse prioritario)

Asse prioritario	II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
:	<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.</p> <p>Le attività finanziabili tramite il ricorso all'Assistenza Tecnica sono:</p>

- Supporto all'istituzione di una cabina di regia che riunisca in un'unica sede istituzionale i diversi attori coinvolti in ciascuna delle Aree logistiche integrate che verranno definite per la *governance* del programma, 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 logistiche integrate;
- Rafforzamento della capacità di portare a “maturazione” gli interventi;
- Rafforzamento della capacità di analisi tecnica delle iniziative progettuali, anche ai fini del miglioramento della capacità di previsione e monitoraggio dell'avanzamento fisico e finanziario dei progetti e dei relativi lotti;
- Definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi, a livello sia Autorità di Gestione e di Beneficiari (si veda sezione 10):
- razionalizzazione del processo di generazione del parco progetti;
- semplificazione del processo di rendicontazione delle spese;
- disegno di sistemi informatici a supporto dei processi chiave, sia amministrativi che gestionali.
- Supporto alle attività di verifica e controllo della spesa, anche in loco, con particolare riferimento agli appalti pubblici nei settori speciali;

- Supporto ai rapporti istituzionali e partenariati con tutti gli *stakeholders* coinvolti.

2.B DESCRIZIONE DEGLI ASSI PRIORITARI PER L'ASSISTENZA TECNICA

2.B.1 Asse prioritario

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

2.B.2 Motivazione della definizione di un asse prioritario che riguarda più di una categoria di regioni (se applicabile)

2.B.3 Fondo e categoria di regioni

Fondo	Categoria di regioni	Base di calcolo (spesa ammissibile totale o spesa ammissibile pubblica)
FESR	Meno sviluppate	Pubblico

2.B.4 Obiettivi specifici e risultati attesi

ID	Obiettivo specifico	Risultati che gli Stati membri intendono ottenere con il sostegno dell'UE
3	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	<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 delle azioni previste. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none">• Miglioramento della capacità gestionali delle Autorità, degli Organismi intermedi e dei Beneficiari coinvolti nella programmazione e nella gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari);• Rafforzamento della <i>governance</i> multilivello del Programma;• Adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico-amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma;<ul style="list-style-type: none">○ Valutazione e studi, informazione e comunicazione.

2.B.5 Indicatori di risultato

Tabella 12: Indicatori di risultato specifici per programma (per obiettivo specifico) (per FESR/FSE/Fondo di coesione)

Asse prioritario		3 - 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									
ID	Indicatore	Unità di misura	Valore di base			Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)			Fonte di dati	Periodicità dell'informativa
			M	W	T		M	W	T		
3.1-1	Indice di capacità attuativa	%			12,60	2013			70,00	MIT	Annuale
3.1-6	Numero di visualizzazioni online	numero			14.000,00	2017			395.000,00	MIT	Annuale

2.B.6 Azioni da sostenere e previsione del loro contributo agli obiettivi specifici (per asse prioritario)

2.B.6.1 Descrizione delle azioni da sostenere e previsione del loro contributo agli obiettivi specifici

Asse prioritario	III - Assistenza Tecnica
<p>L'Asse prevede l'attuazione di interventi volti a conseguire la più ampia efficienza ed efficacia delle azioni sostenute dal Programma, al fine di massimizzarne i ritorni in termini di sviluppo sui territori di riferimento. A tal fine nell'ambito dell'asse, conformemente a quanto previsto dall'articolo 59 del Regolamento UE n. 1303/2013, sono previste azioni di assistenza tecnico-specialistica e di accompagnamento a favore dell'Autorità di Gestione, Autorità di Audit e Autorità di Certificazione del Programma orientate alla razionalizzazione, semplificazione e trasparenza delle procedure relative alla gestione e attuazione delle azioni e a una maggiore efficienza del PON nel suo complesso.</p> <p>Proprio in ottica di miglioramento della <i>governance</i>, verrà rafforzata la sinergia tra i programmi PON e CEF attraverso la convocazione di una riunione semestrale (o comunque prima della sottomissione dei progetti alle Call annuali e multiannuali del CEF) per il confronto tra la Divisione 2 – “Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità” e la Divisione 4 – “Reti e corridoi trans-europei” della Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, i Sistemi informativi e statistici. Il principale obiettivo di tale incontro sarà quello di creare un momento di condivisione delle strategie e dell'allineamento alle priorità nazionali attraverso un Piano congiunto di coordinamento PON-CEF.</p> <p>Nella stessa direzione procede anche l'intenzione della suddetta Divisione 4 di dotarsi di una propria Assistenza Tecnica al fine di ottenere un supporto nelle attività di monitoraggio e audit circa le misure che coinvolgono i Corridoi.</p>	

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 che si prevede di sostenere nell'ambito dell'Asse III e che sono finalizzate alla corretta gestione, implementazione, controllo del Programma nel suo complesso, sono:

- Definizione di un processo per la selezione delle operazioni e definizione dei relativi strumenti;
- Azioni a supporto del miglioramento della capacità di analisi tecnica e valutazione delle iniziative progettuali;
- Definizione di un Sistema di Gestione e Controllo che garantisca attraverso le procedure definite il corretto utilizzo delle risorse;
- Assistenza e supporto per le verifiche amministrativo contabili, per i controlli, per le verifiche in loco e per le nonché per gli Audit di livello nazionale e comunitario;
- Supporto tecnico-specialistico per l'analisi e la valutazione degli aspetti di carattere ambientale legati alla definizione degli interventi e alla loro implementazione;
- Supporto ai Responsabili OLAF (Ufficio Europeo per la Lotta Antifrode) nell'identificazione dei casi di irregolarità/frode a danno del bilancio comunitario;
- Supporto alla definizione di metodologie volte a ridurre gli oneri amministrativi per l'Amministrazione e per i Beneficiari;
- Definizione di un sistema informativo a supporto delle attività di 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 alle attività di monitoraggio ambientale del Programma;

- Supporto per azioni di coordinamento con il Ministero dell’Ambiente, ove necessario.

Inoltre, le seguenti azioni sono rivolte – come emerso quale lezione appresa dal periodo 2007-2013 — in modo specifico ai Beneficiari e agli Organismi Intermedi:

- Azioni di affiancamento per l’ampliamento della capacità gestionale, di monitoraggio e rendicontazione;
- Definizione e condivisione 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 raccomandazioni formulate al PNR 2014, ha sottolineato la necessità di un approccio maggiormente sinergico e di una ripartizione più efficiente delle competenze tra i vari livelli di governo coinvolti per una migliore gestione e un maggior livello di attuazione dei fondi UE. L’individuazione delle cinque Aree logistiche integrate, che rappresentano per il programma l’opportunità di “fare sistema” incrementando 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 gestione delle Aree logistiche integrate e per la definizione di altre forme di cooperazione:

- Definizione di un modello di *governance* che riunisca in un’unica sede istituzionale i diversi attori coinvolti nell’Area logistica integrata;
- Azioni di raccordo e coordinamento sia tra le cinque Aree logistiche integrate che all’interno delle stesse al fine di assicurare coerenza tra le attività svolte e favorire una *governance* multilivello al Programma;

- Coordinamento interistituzionale e multilivello tra Amministrazioni centrali ed Enti/*stakeholders*;
- 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;
- Definizione di meccanismi di trasferimento delle competenze;
- Definizione e applicazione di metodi di valutazione delle competenze tecnico amministrative appropriati;
- Definizione di programmi di formazione su tematiche specifiche connesse agli obiettivi del Programma, in base a quanto previsto dal Piano di Sviluppo delle Risorse Umane e dal Piano di rafforzamento Amministrativo (PRA);
- Definizione di attività rivolte all'incentivazione del personale interno di cui alla Delibera Cipe 51/2017.

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 e saranno realizzate in coerenza con gli indirizzi comunitari e nazionali (*Valutazione ex ante, in itinere ed ex post*)

Le azioni previste prevedono:

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 attenzione sarà rivolta alla definizione di attività di valutazione della *performance* delle progettualità finanziate, anche in ottica di analisi di rischio, quale strumento a supporto delle decisioni e dell'attività di sorveglianza svolta dalle autorità del Programma.

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

Si prevede di finanziare azioni di:

- Realizzazione di studi, anche di respiro internazionale, ricerche ed approfondimenti tematici funzionali alla gestione, attuazione e valutazione degli interventi del Programma, anche con riferimento agli aspetti ambientali;
- Realizzazione di una piattaforma *web* aperta al pubblico relativamente alla strategia, agli obiettivi, alle azioni previste, alle opportunità di finanziamento, ai progetti finanziati e agli aggiornamenti relativi alla loro attuazione, dal Programma, al loro avanzamento anche con riferimento agli aspetti ambientali, e qualsiasi processo di consultazione pubblica collegato;
- Realizzazione di azioni di informazioni e comunicazione ai cittadini europei, attraverso l'organizzazione di eventi e incontri di partenariato, workshop, conferenze stampa, partecipazione a manifestazioni istituzionali, concorsi tematici e attività di comunicazione e media);
- Realizzazione di prodotti di informazione e comunicazione a mezzo stampa e "on-line".

Asse prioritario	III - Assistenza Tecnica
La programmazione delle iniziative in ambito di comunicazione sarà gestita dal un Gruppo di Lavoro dell' AdG in collaborazione con gli Uffici dell'Amministrazione preposti alle relazioni esterne.	

2.B.6.2 Indicatori di output che si prevede contribuiranno al conseguimento dei risultati

Tabella 13: Indicatori di output (per asse prioritario) (per FESR/FSE/Fondo di coesione)

Asse prioritario		III - Assistenza Tecnica				
ID	Indicatore (denominazione dell'indicatore)	Unità di misura	Valore obiettivo (2023) (facoltativo)			Fonte di dati
			M	W	T	
3.1-1	Servizi di assistenza tecnica	Numero			9,00	MIT
3.1-2	Eventi e incontri di partenariato	Numero			54,00	MIT
3.1-3	Prodotti informativi e pubblicitari	Numero			132,00	MIT
3.1-4	Prodotti della valutazione	Numero			32,00	MIT
3.1-5	Equivalenti a tempo pieno	Numero			7,00	MIT
3.1-6	Comunicazione online e social	Numero			800,00	MIT

2.B.7 Categorie di operazione (per asse prioritario)

Categorie di operazione corrispondenti basate su una nomenclatura adottata dalla Commissione, e una ripartizione indicativa del sostegno dell'Unione.

Tabelle 14-16: Categorie di operazione

Tabella 14: Dimensione 1 - Settore di intervento

Asse prioritario		III - Assistenza Tecnica	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
FESR	Meno sviluppate	121. Preparazione, attuazione, sorveglianza e ispezioni	26.951.188,00
FESR	Meno sviluppate	122. Valutazione e studi	3.912.913,00
FESR	Meno sviluppate	123. Informazione e comunicazione	7.785.899,00

Tabella 15: Dimensione 2 - Forma di finanziamento

Asse prioritario		III - Assistenza Tecnica	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
FESR	Meno sviluppate	01. Sovvenzione a fondo perduto	38.650.000,00

Tabella 16: Dimensione 3 - Tipo di territorio

Asse prioritario		III - Assistenza Tecnica	
Fondo	Categoria di regioni	Codice	Importo in EUR
FESR	Meno sviluppate	07. Non pertinente	38.650.000,00

3. PIANO DI FINANZIAMENTO

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

Tabella 17

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	Meno sviluppate	0,00	0,00	353.169.134,00	22.542.711,00	181.904.574,00	11.610.930,00	185.545.124,00	11.843.306,00	189.258.421,00	12.080.325,00	193.045.907,00	12.322.079,00	0,00	0,00	1.102.923.160,00	70.399.351,00
Totale		0,00	0,00	353.169.134,00	22.542.711,00	181.904.574,00	11.610.930,00	185.545.124,00	11.843.306,00	189.258.421,00	12.080.325,00	193.045.907,00	12.322.079,00	0,00	0,00	1.102.923.160,00	70.399.351,00

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

Tabella 18a: Piano di finanziamento

Asse prioritario	Fondo	Categoria di regioni	Base di calcolo del sostegno dell'Unione (Costo totale ammissibile o spesa pubblica ammissibile)	Sostegno dell'Unione (a)	Contropartita nazionale (b) = (c) + (d)	Ripartizione indicativa della contropartita nazionale		Finanziamento totale (e) = (a) + (b)	Tasso di cofinanziamento (f) = (a) / (e) (2)	TASSO DI COFINANZIAMENTO DEL 100% PER IL PERIODO CONTABILE 2020-2021 (3)	Contributo BEI (g)	Dotazione principale		Riserva di efficacia dell'attuazione		Importo della riserva di efficacia dell'attuazione in percentuale del sostegno dell'Unione $(l) = (j) / (a) * 100$
						Finanziamento pubblico nazionale (c)	Finanziamento nazionale privato (d) (1)					Sostegno dell'Unione (h) = (a) - (j)	Contropartita nazionale (i) = (b) - (k)	Sostegno dell'Unione (j)	Contropartita nazionale (k) = (b) * (j) / (a)	
I	FESR	Meno sviluppate	Pubblico	781.875.132,00	260.625.044,00	260.625.044,00	0,00	1.042.500.176,00	75,0000000000%		0,00	711.475.781,00	237.158.594,00	70.399.351,00	23.466.450,00	9,00%
II	FESR	Meno sviluppate	Pubblico	352.797.379,00	117.599.126,00	117.599.126,00	0,00	470.396.505,00	75,0000000531%		0,00	352.797.379,00	117.599.126,00	0,00	0,00	0,00%
III	FESR	Meno sviluppate	Pubblico	38.650.000,00	12.883.333,00	12.883.333,00	0,00	51.533.333,00	75,0000004851%		0,00	38.650.000,00	12.883.333,00			
Totale	FESR	Meno sviluppate		1.173.322.511,00	391.107.503,00	391.107.503,00	0,00	1.564.430.014,00	75,0000000320%		0,00	1.102.923.160,00	367.641.053,00	70.399.351,00	23.466.450,00	6,00%
Totale generale				1.173.322.511,00	391.107.503,00	391.107.503,00	0,00	1.564.430.014,00	75,0000000320%		0,00	1.102.923.160,00	367.641.053,00	70.399.351,00	23.466.450,00	

1) Da compilare solo se gli assi prioritari sono espressi in costi totali.

2) Questo tasso può essere arrotondato al numero intero più vicino nella tabella. Il tasso preciso utilizzato per il rimborso dei pagamenti è il fattore (f).

(3) Spuntando la casella lo Stato Membro chiede, ai sensi dell'articolo 25 bis, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1303/2013, che nel periodo contabile che corre dal 1° luglio 2020 al 30 giugno 2021, si applichi un tasso di cofinanziamento del 100% alle spese dichiarate nelle domande di pagamento per tutti o alcuni degli assi prioritari del programma operativo.

Tabella 18c: Ripartizione del piano di finanziamento 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	Fondo	Categoria di regioni	Obiettivo tematico	Sostegno dell'Unione	Contropartita nazionale	Finanziamento totale
Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	FESR	Meno sviluppate	Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	781.875.132,00	260.625.044,00	1.042.500.176,00
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	FESR	Meno sviluppate	Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	352.797.379,00	117.599.126,00	470.396.505,00
Totale				1.134.672.511,00	378.224.170,00	1.512.896.681,00

Tabella 19: 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 (in EUR)	Proporzione del sostegno totale al programma operativo (%)
I	312.750.052,80	26,66%
II	141.118.951,60	12,03%
Totale	453.869.004,40	38,68%

4. APPROCCIO INTEGRATO ALLO SVILUPPO TERRITORIALE

Descrizione dell'approccio integrato allo sviluppo territoriale tenendo conto del contenuto e degli obiettivi del programma operativo in riferimento all'accordo di partenariato, indicando in quali modi esso contribuisce al conseguimento degli obiettivi del programma operativo e dei risultati attesi

4.1 Sviluppo locale di tipo partecipativo (se del caso)

L'approccio all'uso di strumenti per lo sviluppo locale di tipo partecipativo e i principi per l'individuazione delle aree in cui saranno attuati

4.2 Azioni integrate per lo sviluppo urbano sostenibile (se del caso)

Se pertinente, l'importo indicativo del sostegno del FESR alle azioni integrate per lo sviluppo urbano sostenibile, da realizzare conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1301/2013 e la dotazione indicativa del sostegno del FSE alle azioni integrate.

Tabella 20: Azioni integrate per lo sviluppo urbano sostenibile, importi indicativi del sostegno del FESR e del FSE

Fondo	Sostegno FESR e FSE (indicativo) (in EUR)	Proporzione del fondo rispetto alla dotazione totale del programma
Totale FESR	0,00	0,00%
TOTALE FESR+FSE	0,00	0,00%

4.3 Investimenti territoriali integrati (ITI) (se del caso)

Approccio all'uso degli Investimenti territoriali integrati (ITI) (come definiti all'articolo 36 del regolamento (UE) n. 1303/2013) nei casi non rientranti nel punto 4.2 e loro dotazione finanziaria indicativa a carico di ogni asse prioritario.

Tabella 21: Dotazione finanziaria indicativa allo strumento ITI diversa da quanto indicato al punto 4.2. (importo aggregato)

Asse prioritario	Fondo	Dotazione finanziaria indicativa (sostegno dell'Unione) (in EUR)
Totale		0,00

4.4 Modalità delle azioni interregionali e transnazionali, nell'ambito del programma operativo, con beneficiari situati in almeno un altro Stato membro (se del caso)

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

(Qualora gli Stati membri e le regioni partecipino a strategie macroregionali e concernenti i bacini marittimi).

A novembre 2014 è stata aperta la conferenza di lancio della Strategia Adriatico-Ionica (EUSAIR)[1], che interessa quattro Paesi membri (Italia, Slovenia, Croazia, Grecia) e quattro Paesi non membri (Serbia, Bosnia-Erzegovina, Montenegro, Albania), coinvolgendo in Italia quattro delle cinque Regioni meno sviluppate in cui interviene anche il Programma “Infrastrutture e Reti” (Puglia, Basilicata, Sicilia e Calabria).

La strategia ha avuto come base programmatica iniziale la Comunicazione CE “Una strategia marittima per il Mare Adriatico ed il Mar Ionio” (COM(2012) 713) ed il *discussion paper* presentato dalla CE nell’agosto 2013, a cui è seguito un intenso lavoro degli Stati partecipanti e la realizzazione di numerose iniziative di consultazione condotte dalla CE, dal Comitato delle Regioni e dai Punti di contatto nazionali nei diversi territori dell’area.

Il percorso di programmazione ha portato all’individuazione di quattro aree di reciproco interesse, cosiddetti pilastri, sui quali sono state articolate le priorità d’azione contenute nel Piano d’Azione e le specifiche priorità tematiche:

- **Guidare una crescita innovativa marittima e marina:** promuovere la crescita economica sostenibile e posti di lavoro e opportunità di business nei settori della *blue-economy* (l’acquacoltura, la pesca, biotecnologie blu, servizi marini e marittimi, ecc.).

- **Connettere la regione:** rafforzare i collegamenti della Macroregione e ridurre le distanze tra le comunità insulari e rurali attraverso il miglioramento della gestione dei corridoi fluviali e marittimi, nonché l'interoperabilità di tutte le modalità di trasporto.
- **Migliorare la qualità ambientale:** migliorare la qualità ambientale degli ecosistemi e tutelare della biodiversità.
- **Turismo sostenibile:** aumentare l'attrattiva turistica della regione, supportando lo sviluppo sostenibile del turismo costiero, marittimo e dell'entroterra, ridurre la stagionalità della domanda, limitare l'impatto ambientale e promuovere un marchio regionale comune.

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

Il 26 febbraio 2015 il Comitato Interministeriale per gli Affari Europei ha approvato l'istituzione di una Cabina di Regia nazionale finalizzata a concertare la posizione italiana da esprimere in sede di *governance* sovranazionale. La prima riunione della suddetta Cabina di regia si è tenuta il 12 marzo 2015 a Roma, con la partecipazione di tutte le Amministrazioni coinvolte a livello centrale e territoriale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti incluso.

In particolare, il MIT sta fornendo il proprio contributo ai lavori del comitato tecnico per l'attuazione del secondo pilastro "Connettere la regione", del quale l'Italia e la Serbia sono coordinatori e che ha lo scopo principale di elaborare un programma tecnico-politico di interventi finalizzato a realizzare gli obiettivi a tendere per il 2020:

- il raddoppio dell'attuale quota del mercato dei container della regione adriatico-ionica, limitando nel contempo l'impatto ambientale;
- la riduzione del 50% dell'attuale tempo di attesa alle frontiere regionali.

Tale concomitanza con la presentazione del PO permette di individuare alcune possibili aree di sinergia che verranno sviluppate in fase attuativa, consentendo al programma nazionale di dare un contributo effettivo all'implementazione della strategia EUSAIR nelle Regioni meno sviluppate del nostro Paese e, al tempo stesso, favorendo la capitalizzazione dei suoi risultati su scala macroregionale.

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

- cfr. II.1.1. – potenziamento delle infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali dei nodi *Core* interessati anche dalla strategia EUSAIR (Porti di Augusta, Bari, Gioia Tauro, Palermo, Reggio Calabria, Taranto e interporto di Bari), ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi;

- cfr. II.1.2.- potenziamento dei collegamenti multimodali dei suddetti nodi con la rete globale (“ultimo miglio”), favorendo una logica di unitarietà del sistema;
- cfr. II.1.3. - ottimizzazione della filiera procedurale del trasporto merci, compresa quella doganale[2], attraverso l’interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo, in una logica di *single window/one stop shop*.

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

5. 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)

5.1 Zone geografiche particolarmente colpite dalla povertà o gruppi bersaglio a più alto rischio di discriminazione o esclusione sociale

5.2 Strategia intesa a rispondere alle esigenze specifiche delle aree geografiche più colpite dalla povertà o dei gruppi bersaglio a maggior rischio di discriminazione o esclusione sociale e, se pertinente, contributo all'approccio integrato esposto nell'accordo di partenariato

Tabella 22: Azioni intese a rispondere alle esigenze specifiche di zone geografiche particolarmente colpite dalla povertà o di gruppi bersaglio a più alto rischio di discriminazione o esclusione sociale

Gruppo di destinatari/area geografica	Tipologie principali delle azioni programmate nell'ambito dell'approccio integrato	Asse prioritario	Fondo	Categoria di regioni	Priorità d'investimento
--	---	-------------------------	--------------	-----------------------------	--------------------------------

6. ESIGENZE SPECIFICHE DELLE AREE GEOGRAFICHE AFFETTE DA SVANTAGGI NATURALI O DEMOGRAFICI GRAVI E PERMANENTI (SE DEL CASO)

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 23: Autorità e organismi pertinenti

Autorità/organismo	Nome dell'autorità o dell'organismo e della sezione o unità	Nome della persona responsabile e per l'autorità o l'organismo (qualifica o carica)	Indirizzo	Email
Autorità di gestione	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, Sistemi informativi e statistici Territorio la programmazione ed i Progetti Internazionali– Div II Programmi europei e nazionali per le reti e la mobilità	Dirigente Dottoressa Annamaria Poso	Via Nomentana 2–00161 Roma	annamaria.poso@mit.gov.it
Autorità di certificazione	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale general e per lo sviluppo del Personale e degli Affari Generali territorio, la programmazione ed i progetti internazionali – Div VI -Autorità di pagamento ai sensi dei Regolamenti comunitari	Dirigente Dottoressa Maria Sgariglia	Via Nomentana2 –00161 Roma	maria.sgariglia@mit.gov.it
Autorità di audit	Nucleo di verifica e controllo (NUVEC) presso l'Agenzia per la coesione territoriale	Dirigente Dottor Mario Vella	Via Sicilia 162/C - 00187 ROMA	mario.vella@agenziacoesione.gov.it
Organismo al quale la Commissione	MEF - RGS - Ispettorato	Dirigente Dottor		paolo.castaldi@mef.gov.it

Autorità/organismo	Nome dell'autorità o dell'organismo e della sezione o unità	Nome della persona responsabile e per l'autorità o l'organismo (qualifica o carica)	Indirizzo	Email
effettuerà i pagamenti	IGRUE	Paolo Castaldi		

7.2 Coinvolgimento dei partner pertinenti

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

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

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

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

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

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

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

7.2.2 Sovvenzioni globali (per il FSE, se del caso)

7.2.3 Sostegno destinato allo sviluppo delle capacità (per il FSE, se del caso)

8. COORDINAMENTO TRA I FONDI, IL FEASR, IL FEAMP E ALTRI STRUMENTI DI FINANZIAMENTO DELL'UNIONE E NAZIONALI E CON LA BEI

Meccanismi volti a garantire il coordinamento tra i fondi, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR), il Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca (FEAMP) e altri strumenti di finanziamento dell'Unione e nazionali e con la Banca europea per gli investimenti (BEI), tenendo conto delle pertinenti disposizioni di cui al quadro strategico comune.

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

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

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

Con particolare riferimento agli investimenti tecnologici nell'ambito dei Sistemi di Trasporto Intelligente (ITS), l'AdG si potrà avvalere del disposto dell'art.70 punto 2 del Regolamento (UE) 1303/2013 – Ammissibilità delle operazioni a seconda dell'ubicazione.

Per quanto concerne il coordinamento con gli altri PON saranno avviate azioni di coordinamento con:

- il PON Imprese e Competitività che prevede interventi a favore delle imprese operanti nell'ambito della logistica;
- il PON Ricerca e Innovazione, che finanzia, tra l'altro, azioni di sistema volte a sperimentare nuovi prodotti, tra cui “nuovi carburanti”;
- il PON Legalità che, data la natura degli investimenti finanziabili, non va trascurato all'interno dei tavoli ALI.

Sempre con riferimento ai tavoli ALI, gli stessi rappresentano un importante tavolo di coordinamento tra il PON Infrastrutture e Reti e i Programmi Operativi Regionali.

9. CONDIZIONALITÀ EX ANTE

9.1 Condizionalità ex ante

Informazioni sulla valutazione dell'applicabilità delle condizioni ex ante e sull'ottemperanza alle stesse (facoltative).

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

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

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

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

Il successivo aggiornamento in Allegato al Documento di Economia e Finanze esaminato dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2015 ha previsto una formulazione rivista tesa a recepire, tra l'altro, le osservazioni formulate dai Servizi della Commissione Europea (nell'ambito dell'incontro tecnico del giugno 2014) in merito alla necessità di restituire

all'interno di un unico documento tutte le informazioni volte a soddisfare le condizionalità ex ante, oltre che a dare conto delle evoluzioni intervenute in materia di programmazione settoriale con specifico riferimento alla predisposizione dei piani nazionali in materia aeroportuale e portuale.

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

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

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

Tabella 24: Condizionalità ex-ante applicabili e valutazione dell'ottemperanza alle stesse

Condizionalità ex-ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata (Sì/No/In parte)
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile III - Assistenza Tecnica	No
T.07.2 - Ferrovie: l'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	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di	No

Condizionalità ex-ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata (Sì/No/In parte)
alla rete globale e alla rete centrale RTE-T. Gli investimenti coprono asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità.	carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	
T.07.3 - 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 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 alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.	II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile III - Assistenza Tecnica	No
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile III - Assistenza Tecnica	No
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	No
G.6 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace della normativa dell'Unione in materia ambientale connessa alla VIA e alla VAS.	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di	In parte

Condizionalità ex-ante	Assi prioritari ai quali si applica la condizionalità	Condizionalità ex ante rispettata (Sì/No/In parte)
	favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	
<p>G.7 - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi. Esistenza di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare le azioni che contribuiscono più efficacemente al conseguimento dei risultati auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e per svolgere la valutazione d'impatto.</p>	<p>I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T</p> <p>II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile</p> <p>III - Assistenza Tecnica</p>	In parte

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	1 - Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti che soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica e definiscano:	No	- L. 7 aprile 2011 n. 39 e s.m.i., che istituisce il DEF, e ne individua i contenuti - art. 41 della L. 214/2011 e s.m.i., (allegato infrastrutture) - Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III - pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254.pdf Delibera CIPE n. 26 del 1/8/2014 (G.U. 5 gennaio 2015)	-Attraverso il processo di approfondimento condotto nell'ambito del Tavolo Condizionalità ex Ante promosso dal MISE-DPS a partire dal mese di febbraio 2012 si è pervenuti alla determinazione di soddisfare la condizionalità attraverso la riforma dell'attuale Allegato Infrastrutture al DEF. -L'Allegato Infrastrutture al DEF assume le priorità generali di cui all'articolo 10 del reg. (UE) n. 1315/2013 e individua il contributo al loro raggiungimento comprese le priorità specificate Il documento è sottoposto VAS in ossequio alla normativa comunitaria e nazionale.
T.07.1 - Trasporti: Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti conformemente all'assetto istituzionale	2 - il contributo allo spazio unico europeo dei trasporti conforme all'articolo 10 del regolamento (UE) n. .../2013 del Parlamento europeo e del Consiglio,	No	- L. 7 aprile 2011 n. 39 e s.m.i., che istituisce il DEF, e ne individua i contenuti - art. 41 della L. 214/2011 e s.m.i., (allegato infrastrutture) - Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III - pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254.pdf	-Attraverso il processo di approfondimento condotto nell'ambito del Tavolo Condizionalità ex Ante promosso dal MISE-DPS a partire dal mese di

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
degli Stati membri (compreso il trasporto pubblico a livello regionale e locale) che sostiene lo sviluppo dell'infrastruttura e migliora l'accessibilità alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	comprese le priorità per gli investimenti in materia di:		Delibera CIPE n. 26 del 1/8/2014 (G.U. 5 gennaio 2015)	<p>febbraio 2012 si è pervenuti alla determinazione di soddisfare la condizionalità attraverso la riforma dell'attuale Allegato Infrastrutture al DEF.</p> <p>-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</p> <p>Il documento è sottoposto VAS in ossequio alla normativa comunitaria e nazionale.</p>
T.07.1 - 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	3 - assi principali della rete RTE-T e rete globale in cui si prevedono investimenti del FESR e del Fondo di coesione; e	No	- L. 7 aprile 2011 n. 39 e s.m.i., che istituisce il DEF, e ne individua i contenuti - art. 41 della L. 214/2011 e s.m.i., (allegato infrastrutture) - Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III - pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254.pdf Delibera CIPE n. 26 del 1/8/2014 (G.U. 5 gennaio 2015)	-Attraverso il processo di approfondimento condotto nell'ambito del Tavolo Condizionalità ex Ante promosso dal MISE-DPS a partire dal mese di febbraio 2012 si è pervenuti alla determinazione di soddisfare la condizionalità attraverso la riforma dell'attuale

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.				<p>Allegato Infrastrutture al DEF.</p> <p>-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</p> <p>Il documento è sottoposto VAS in ossequio alla normativa comunitaria e nazionale.</p>
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	4 - viabilità secondaria;	No	n.a	n.a.
T.07.1 - Trasporti: Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia	5 - un piano realistico e maturo riguardante i progetti per i quali si prevede un sostegno da	No	- L. 7 aprile 2011 n. 39 e s.m.i., che istituisce il DEF, e ne individua i contenuti - art. 41 della L. 214/2011 e s.m.i., (allegato infrastrutture) - Nota di aggiornamento del Documento di	--La nuova articolazione prevede una specifica sezione dedicata alla definizione del piano di

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	parte del FESR e del Fondo di coesione;		Economia e Finanza 2014 Allegato III - pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254.pdf Delibera CIPE n. 26 del 1/8/2014 (G.U. 5 gennaio 2015)	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
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	6 - misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	No	- L. 7 aprile 2011 n. 39 e s.m.i., che istituisce il DEF, e ne individua i contenuti - art. 41 della L. 214/2011 e s.m.i., (allegato infrastrutture) - Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III - pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254.pdf Delibera CIPE n. 26 del 1/8/2014 (G.U. 5 gennaio 2015)	Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle misure indicate.
T.07.2 - Ferrovie: l'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	1 - Esistenza di una sezione dedicata allo sviluppo della rete ferroviaria all'interno di uno o più piani o quadri di cui sopra che soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica e definiscano un piano di progetti realistici	No	Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III - pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254	- La nuova articolazione dell'Allegato Infrastrutture prevede la trattazione specifica della tematica, sia nella parte di analisi che in quella di programmazione Il documento è sottoposto VAS in ossequio alla

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
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 asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità.	e maturi (compresi una tabella di marcia e un quadro di bilancio);			normativa comunitaria e nazionale --Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle misure indicate
T.07.2 - Ferrovie: l'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 asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità.	2 - misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	No	Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III – pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254	Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle misure indicate.
T.07.3 - Altri modi di trasporto, tra cui la navigazione interna e il trasporto marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture	1 - Esistenza di una sezione sulla navigazione interna e sul trasporto marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture	No		La nuova articolazione dell'Allegato Infrastrutture prevede la trattazione specifica della tematica, sia nella parte di analisi che in quella di

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
aeroportuali: l'esistenza all'interno 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 alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.	aeroportuali nell'ambito di uno o più piani o di uno o più quadri dei trasporti che:			programmazione
T.07.3 - 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 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	2 - soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica;	No	Nota di aggiornamento del Documento di Economia e Finanza 2014 Allegato III – pagg.257-408 http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/DF/307254	Il documento è sottoposto VAS in ossequio alla normativa comunitaria e nazionale

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
migliorare la connettività alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.				
T.07.3 - 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 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 alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.	3 - definiscano un piano di progetti realistici e maturi (tra cui un calendario e un quadro di bilancio);	No		La nuova articolazione prevede una specifica sezione dedicata alla definizione del piano di progetti realistici e maturi (compresi una tabelle di marcia e un quadro di bilancio) conforme alle indicazioni contenute nelle linee guida e afferente alle diverse modalità
T.07.3 - Altri modi di trasporto, tra cui la navigazione interna e il trasporto marittimo, i porti, i collegamenti multimodali	4 - misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	No		-Il documento prevede una specifica sezione dedicata alla descrizione delle misure indicate

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
<p>e le infrastrutture aeroportuali: l'esistenza all'interno 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 alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.</p>				
<p>G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.</p>	<p>1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.</p>	<p>No</p>	<p>Cfr. Accordo di Partenariato (criterio parzialmente soddisfatto)</p>	<p>Cfr. Accordo di Partenariato</p>
<p>G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.</p>	<p>2 - Dispositivi a garanzia della trasparenza nelle procedure di aggiudicazione dei contratti.</p>	<p>No</p>	<p>Cfr. Accordo di Partenariato (criterio parzialmente soddisfatto)</p>	<p>Cfr. Accordo di Partenariato</p>

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	3 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	No	Cfr. Accordo di Partenariato (criterio parzialmente soddisfatto)	Cfr. Accordo di Partenariato
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	4 - Dispositivi a garanzia della capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici.	No	Cfr. Accordo di Partenariato (criterio parzialmente soddisfatto)	Cfr. Accordo di Partenariato
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi per l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	No	Cfr. Accordo di Partenariato (criterio parzialmente soddisfatto)	Cfr. Accordo di Partenariato
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	No	Cfr. Accordo di Partenariato (criterio parzialmente soddisfatto)	Cfr. Accordo di Partenariato
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei	3 - Dispositivi che garantiscano la capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di	No	Cfr. Accordo di Partenariato (criterio parzialmente soddisfatto)	Cfr. Accordo di Partenariato

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
fondi SIE.	aiuti di Stato.			
G.6 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace della normativa dell'Unione in materia ambientale connessa alla VIA e alla VAS.	1 - Dispositivi per l'applicazione efficace della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (VIA) e della direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (VAS).	No	D. Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii. Procedura di Infrazione n. 209_2086. Applicazione della Direttiva 85/337/CEE. Parere motivato Art. 258 TFUE (ex art. 226 TCE).	Cfr. Accordo di Partenariato
G.6 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace della normativa dell'Unione in materia ambientale connessa alla VIA e alla VAS.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione delle direttive VIA e VAS.	Sì	Criterio soddisfatto a livello nazionale	Cfr. Accordo di Partenariato
G.6 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace della normativa dell'Unione in materia ambientale connessa alla VIA e alla VAS.	3 - Dispositivi per garantire una sufficiente capacità amministrativa.	Sì	Criterio soddisfatto a livello nazionale	Cfr. Accordo di Partenariato
G.7 - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi. Esistenza di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare	1 - Dispositivi per la raccolta puntuale e l'aggregazione di dati statistici che comprendano i seguenti elementi: l'identificazione delle fonti e la presenza di meccanismi per garantire	Sì	L'Ufficio di Statistica del MIT, facente capo alla Direzione Generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione fa parte del SISTAN (Sistema Nazionale di Statistica), quale soggetto fornitore di dati ufficiali. L'ISTAT effettua rilevazioni periodiche sul tema dei trasporti.	L'ufficio di statistica del MIT redige, in collaborazione con le altre Amministrazioni Pubbliche Centrali e Periferiche, l'Istat e numerosi Enti, Aziende ed Istituti di ricerca di

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
<p>le azioni che contribuiscono più efficacemente al conseguimento dei risultati auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e per svolgere la valutazione d'impatto.</p>	<p>la convalida statistica.</p>			<p>settore il “Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti”, che rappresenta uno strumento informativo di grande rilevanza nel panorama delle statistiche ufficiali di settore.</p> <p>L'ISTAT in virtù delle convenzioni stipulate con il DPS effettua una serie di rilevazioni sul tema dei trasporti utili a fotografare la situazione del Paese. In particolare all'interno della Banca dati di Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo è disponibile la serie storica dei principali indicatori riferiti a trasporti e mobilità.</p>
<p>G.7 - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi. Esistenza di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare le azioni che contribuiscono più</p>	<p>2 - Dispositivi per la raccolta puntuale e l'aggregazione di dati statistici che comprendano i seguenti elementi: dispositivi per la pubblicazione e la disponibilità al pubblico di dati aggregati.</p>	<p>Sì</p>	<p>A livello nazionale si garantisce la disponibilità dei seguenti dati con disaggregazione territoriale almeno regionale: - Banca dati DPS-ISTAT di Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo (www.istat.it/it/archivio/16777) -Atlante statistico delle infrastrutture (www.istat.it/it/archivio/41899) -Portale OpenCoesione sull'attuazione dei progetti delle politiche di coesione (www.opencoesione.gov.it)</p>	<p>L'aggiornamento periodico delle informazioni contenute nelle diverse Banche dati è differenziato tra indicatori in funzione della frequenza delle rilevazioni che forniscono i dati di base ed ha, generalmente, cadenza</p>

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
efficacemente al conseguimento dei risultati auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e per svolgere la valutazione d'impatto.				annuale.
G.7 - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi. Esistenza di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare le azioni che contribuiscono più efficacemente al conseguimento dei risultati auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e per svolgere la valutazione d'impatto.	3 - Un sistema efficace di indicatori di risultato che comprenda: la selezione di indicatori di risultato per ciascun programma atti a fornire informazioni sui motivi che giustificano la selezione delle azioni delle politiche finanziate dal programma.	Sì	Il MIT partecipa ad Accordi e Convenzioni con l'Istat ed altri enti produttori per la fornitura di dati statistici tempestivi, sistematici e con adeguato dettaglio territoriale	
G.7 - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi. Esistenza di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare le azioni che contribuiscono più efficacemente al conseguimento dei risultati	4 - Un sistema efficace di indicatori di risultato che comprenda: la fissazione di obiettivi per tali indicatori.	No	Il MIT partecipa ad Accordi e Convenzioni con l'Istat ed altri enti produttori per la fornitura di dati statistici tempestivi, sistematici e con adeguato dettaglio territoriale	

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e per svolgere la valutazione d'impatto.				
G.7 - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi. Esistenza di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare le azioni che contribuiscono più efficacemente al conseguimento dei risultati auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e per svolgere la valutazione d'impatto.	5 - Un sistema efficace di indicatori di risultato che comprenda: il rispetto per ciascun indicatore dei seguenti requisiti: solidità e validazione statistica, chiarezza dell'interpretazione normativa, sensibilità alle politiche, raccolta puntuale dei dati.	Sì	Il MIT partecipa ad Accordi e Convenzioni con l'Istat ed altri enti produttori per la fornitura di dati statistici tempestivi, sistematici e con adeguato dettaglio territoriale	
G.7 - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi. Esistenza di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare le azioni che contribuiscono più efficacemente al conseguimento dei risultati auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e	6 - Esistenza di procedure per garantire che tutte le operazioni finanziate dal programma adottino un sistema efficace di indicatori.	Sì	Tutte le operazioni sono gestite tramite il sistema informativo dedicato web-based del PON. Il sistema informativo del Programma, in linea con il Protocollo per il Monitoraggio Unitario dei progetti, garantisce l'esistenza di procedure atte collegare il set di indicatori di realizzazione e risultato del Programma alle singole operazioni e a gestire il processo di aggiornamento e validazione delle	Il Sistema informativo del PON è un'applicazione web-based che integra funzioni di gestione e monitoraggio, funzioni di supporto ai controlli, funzioni di rendicontazione e certificazione della spesa, funzioni conoscitive e di analisi. Il Sistema è interconnesso con il sistema MONIT gestito da IGRUE per il

Condizionalità ex-ante	Criteri	Criteri rispettati: Sì/No	Riferimenti	Spiegazioni
per svolgere la valutazione d'impatto.				Monitoraggio Unitario dei Progetti (Base Dati Unitaria).

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

Tabella 25: Azioni volte ad ottemperare alle condizionalità ex-ante generali applicabili

Condizionalità ex-ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.	Azione 1: Approvazione da parte delle competenti Autorità governative della strategia nazionale elaborata dal Gruppo di lavoro sulla riforma del sistema degli appalti pubblici, istituito in partenariato con la Commissione europea.	31-dic-2015	Presidenza del consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.	Azione 1a: Avvio e prosecuzione dell'attuazione della suddetta strategia nazionale.	31-dic-2016	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.	Azione 2: semplificazione dell'assetto normativo e istituzionale italiano in materia di appalti pubblici attraverso la revisione del Codice dei Contratti pubblici per il recepimento delle nuove direttive	31-dic-2016	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.	Azione 3: definizione dei criteri di selezione delle procedure di gara, dei requisiti di qualificazione e delle cause di esclusione anche attraverso, ad esempio, l'ausilio di apposite linee guida.	31-dic-2016	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Condizionalità ex-ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
	meccanismi.			
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.	Azione 4: definizione dei requisiti per la corretta applicazione dei criteri per l'in-house e per la cooperazione tra amministrazioni.	31-dic-2016	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.	Azione 4: definizione dei requisiti per la corretta applicazione dei criteri per l'in-house e per la cooperazione tra amministrazioni.	31-dic-2016	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.	Azione 5: Identificazione di misure (legislative e/o amministrative) idonee al superamento delle principali criticità relative alle concessioni di lavori, modifiche contrattuali e varianti.	31-dic-2016	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace delle norme unionali in materia di appalti pubblici mediante opportuni meccanismi.	Azione 5: Identificazione di misure (legislative e/o amministrative) idonee al superamento delle principali criticità relative alle concessioni di lavori, modifiche contrattuali e varianti.	31-dic-2016	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi a garanzia della trasparenza nelle procedure di aggiudicazione dei contratti.	Azione 1: definizione degli strumenti di eprocurement previsti dalla nuova normativa in materia di appalti pubblici, in raccordo con quanto previsto sul punto dal documento "Rafforzare la capacità istituzionale delle Autorità pubbliche e degli stakeholders e promuovere una pubblica amministrazione	31-dic-2016	Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consip)

Condizionalità ex-ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
		efficiente”.		
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi a garanzia della trasparenza nelle procedure di aggiudicazione dei contratti.	Azione 2: predisposizione di linee guida regionali in materia di aggiudicazione di appalti pubblici c.d. sottosoglia.	31-dic-2015	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	3 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 1: all'interno del Piano annuale di formazione saranno indicate almeno 2 azioni di formazione all'anno in materia di appalti pubblici da realizzarsi a partire dal 2015, rivolte a tutte le AdG e ai soggetti coinvolti nella gestione ed attuazione dei fondi SIE.	31-dic-2015	Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	3 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 2: creazione di un forum informatico interattivo, eventualmente all'interno del Progetto OpenCoesione, tra tutte le Autorità di Gestione dei programmi dedicato allo scambio di informazioni, esperienze e prassi in materia di appalti pubblici, quale strumento di attuazione degli interventi cofinanziati.	31-dic-2015	Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	4 - Dispositivi a garanzia della capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici.	Azione 1: accompagnamento e supporto delle amministrazioni centrali e regionali, con particolare riferimento agli adempimenti previsti dalla nuova normativa in materia di appalti pubblici e concessioni, anche attraverso, ad esempio, modalità di help desk in merito a questioni interpretative che garantiscano l'uniformità di applicazione delle regole e la standardizzazione delle procedure.	31-dic-2016	Ministero dell'Economia e delle Finanze (Consip)

Condizionalità ex-ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	4 - Dispositivi a garanzia della capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici.	Azione 2: definizione di un Programma formativo rivolto a circa 110 partecipanti, suddivisi in 75 unità delle amministrazioni regionali e 35 unità delle amministrazioni centrali dello Stato, che preveda la definizione anche in partenariato con la Commissione europea delle tematiche oggetto di formazione, incontri e seminari.	31-dic-2015	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica
G.4 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di appalti pubblici nel campo dei fondi SIE.	4 - Dispositivi a garanzia della capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di appalti pubblici.	Azione 3: individuazione presso le AdG e AdA di soggetti con competenze specifiche incaricati dell'indizione di gare di appalti pubblici e/o, comunque, responsabili del rispetto della relativa normativa e creazione di una rete nazionale delle strutture/risorse dedicate alla verifica della corretta interpretazione ed attuazione della normativa in materia di appalti pubblici. Tali strutture saranno in raccordo con il DPS, che potrà svolgere funzioni di accompagnamento ai fini, in particolare, della corretta attuazione di fattispecie complesse	31-dic-2015	Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi per l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	Azione 1: Reingegnerizzazione della Banca dati anagrafica delle agevolazioni (BDA) per renderla Registro Nazionale degli Aiuti, con il conseguimento delle sotto azioni previste nella Tavola 13 dell'Accordo di Partenariato	31-dic-2016	Ministero dello Sviluppo Economico
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi per l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	Azione 2: pubblicazione dell'elenco dei destinatari di ordini di recupero di aiuti illegali che non hanno ancora restituito tali aiuti, da parte di ciascuna amministrazione che, alla data del 29 luglio 2014, curava il recupero di regimi di aiuto. La pubblicazione avviene sul sito internet delle amministrazioni competenti al recupero e l'accesso alle informazioni può essere soggetto a procedimenti di previa autorizzazione o	31-dic-2015	Amministrazione di coordinamento: Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee

Condizionalità ex-ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
		riconoscimento per le amministrazioni concedenti aiuti.		
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	1 - Dispositivi per l'applicazione efficace delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	Azione 3: Messa a regime dei registri degli aiuti di Stato in agricoltura e pesca con il conseguimento delle seguenti sotto azioni: - verifica automatica del cumulo, dei massimali e della qualifica di "impresa unica" per tutte le misure di aiuto di Stato, compresi gli aiuti de minimis; - in merito al rafforzamento dell'applicazione del principio Deggendorf, utilizzo di un sistema di identificazione di tutti i destinatari di ordini di recupero nel settore agricolo, con blocco automatico della concessione di nuovi aiuti sino al momento della restituzione degli aiuti illegali. Il rispetto del principio Deggendorf (con conseguente blocco automatico delle nuove agevolazioni) verrà effettuato tramite banche dati non solo in relazione ai destinatari di ordini di recupero nel settore agricolo, ma anche ai destinatari di ordini di recupero in tutti gli altri settori, attraverso la piena interoperabilità (bidirezionale, a questo scopo) delle banche dati settoriali con la BDA.	31-dic-2016	Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 1: Realizzazione di almeno due azioni di formazione l'anno in materia di aiuti di Stato.	31-dic-2015	Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 2: Previsione di un Programma formativo, anche con modalità di formazione "a cascata", rivolto a circa 110 partecipanti, suddivisi in 75 unità delle amministrazioni regionali e 35 unità delle amministrazioni centrali dello Stato che preveda incontri di formazione e seminari in partenariato con	31-dic-2015	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica Ministero dello sviluppo

Condizionalità ex-ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
		la DG Concorrenza e con la DG Agricoltura, anche a valere su apposite misure di assistenza tecnica.		economico Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 3: organizzazione di workshop a livello centrale e regionale dedicati alla funzionalità del nuovo Registro nazionale degli aiuti e alla diffusione delle conoscenze necessarie al suo utilizzo.	31-dic-2016	Ministero dello sviluppo economico
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 4: creazione di una sezione all'interno di OpenCoesione dedicata alle misure di aiuti di Stato di interventi cofinanziati, che sia interoperabile con il Registro nazionale degli aiuti e con il registro degli aiuti di Stato agricoli	31-dic-2016	Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica Ministero dello sviluppo economico Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 5: pubblicizzazione dell'elenco dei referenti in materia di aiuti di Stato, contattabili a fini istituzionali.	31-dic-2015	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 6: creazione di un forum informatico interattivo tra tutte le Autorità di Gestione, il DPS e il MIPAAF dedicato allo scambio di informazioni, esperienze e prassi in materia di aiuti di Stato cofinanziati dai fondi SIE.	31-dic-2015	Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	2 - Dispositivi per la formazione e la diffusione di informazioni per il personale coinvolto nell'attuazione dei fondi SIE.	Azione 7: individuazione per ogni Autorità di Gestione di una struttura per la corretta interpretazione ed attuazione della normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato in raccordo con DPS e con il Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali, ciascuno per i fondi di rispettiva competenza.	31-dic-2015	Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato	3 - Dispositivi che garantiscano la capacità amministrativa per	Azione 1: attuazione Piani Rafforzamento Amministrativo (PRA).	31-dic-2016	Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica Ministro per la Semplificazione e

Condizionalità ex-ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
nel campo dei fondi SIE.	l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.			la Pubblica Amministrazione Regioni in raccordo con CE Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	3 - Dispositivi che garantiscano la capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	Azione 2: istituzione di apposite strutture competenti in materia di aiuti di Stato presso ogni Autorità di Gestione dei programmi operativi o potenziamento delle risorse eventualmente già presenti, in raccordo con il DPS.	31-dic-2016	Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	3 - Dispositivi che garantiscano la capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	Azione 3: istituzione di un coordinamento sistematico con le Autorità di Gestione dei programmi operativi, ai fini della notifica di regimi quadro di aiuti di Stato cofinanziati dai fondi SIE.	31-dic-2015	Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione economica Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	3 - Dispositivi che garantiscano la capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	Azione 4: supporto tecnico a distanza per la corretta alimentazione del sistema e affiancamento tecnico sulle nuove funzionalità tecniche del sistema anche attraverso workshop aperti a tutte le amministrazioni centrali e regionali e ai soggetti tenuti all'utilizzo del sistema.	31-dic-2016	Ministero dello Sviluppo Economico
G.5 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace del diritto dell'Unione in materia di aiuti di Stato nel campo dei fondi SIE.	3 - Dispositivi che garantiscano la capacità amministrativa per l'attuazione e l'applicazione delle norme dell'Unione in materia di aiuti di Stato.	Azione 5: con particolare riguardo all'adeguamento dei regimi di aiuti di Stato alle nuove normative comunitarie di settore, creazione di meccanismi di accompagnamento delle amministrazioni centrali, regionali e locali, nonché di verifica e monitoraggio aventi ad oggetto le misure di adeguamento adottate dalle amministrazioni concedenti le agevolazioni.	31-dic-2015	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le politiche europee, Dipartimento per lo sviluppo e la coesione economica, Ministero dello Sviluppo Economico, Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali
G.6 - Esistenza di dispositivi che garantiscano l'applicazione efficace della normativa dell'Unione in materia ambientale connessa alla VIA e alla VAS.	1 - Dispositivi per l'applicazione efficace della direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (VIA) e della	Cfr. Accordo di Partenariato Gli interventi realizzati nell'ambito del Programma ai quali si applichi l'allegato II della Direttiva 2011/92/UE del Parlamento europeo e del Consiglio	31-dic-2015	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Condizionalità ex-ante generale	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
	direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (VAS).	(VIA), fino al 31 dicembre 2015 ovvero fino alla data antecedente nella quale sia dichiarata la conformità della normativa nazionale di attuazione alla medesima direttiva, sono assoggettati alle procedure di valutazione di impatto ambientale e di verifica di assoggettabilità a VIA, nel rispetto delle previsioni della direttiva comunitari.		
G.7 - Esistenza di una base statistica necessaria per effettuare valutazioni in merito all'efficacia e all'impatto dei programmi. Esistenza di un sistema di indicatori di risultato necessario per selezionare le azioni che contribuiscono più efficacemente al conseguimento dei risultati auspicati, per monitorare i progressi verso i risultati e per svolgere la valutazione d'impatto.	4 - Un sistema efficace di indicatori di risultato che comprenda: la fissazione di obiettivi per tali indicatori.	Quantificazione del valore di base alla data disponibile più recente e del valore obiettivo al 2023 per il seguente indicatore: 1) traffico ferroviario merci generato da porti e interporti. L'indicatore sarà quantificato dal Dipartimento Politiche di Coesione a seguito della disponibilità dei dati da parte del Sistema Statistico Nazionale con cui il Dipartimento Politiche di Coesione ha avviato le istruttorie tecniche, così come riportato nell'Accordo di Partenariato. La quantificazione sarà comunicata al Comitato di Sorveglianza del Programma e riportata nel Rapporto Annuale di Esecuzione della pertinente annualità.	31-dic-2015	Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per le Politiche di Coesione

Tabella 26: Azioni volte ad ottemperare alle condizionalità ex-ante tematiche applicabili

Condizionalità ex-ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
T.07.1 - 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 alle rete	1 - Esistenza di uno o più piani o quadri generali per gli investimenti in materia di trasporti che soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica e definiscano:	• Predisposiz. doc prelim ambientale, interlocuzione con Autorità competente e avvio procedura scoping su bozza All. Infrastrutture coerente con criteri contenuti nelle linee guida EAC. Interlocuzione con DG Regio e Move.	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi

Condizionalità ex-ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
globale e alla rete centrale RTE-T.		8/2015 <ul style="list-style-type: none"> • Esame in CdM di All. a Nota di Aggiornamento al DEF, trasmissione alle Camere per delib. parlamentari. 9/2015 • Conclusione iter approvaz. parlam. e trasmissione a Conferenza Unificata. Conclusione procedura scoping 10/2015 • Predisposiz. RA, sintesi non tecnica e eventuali revisioni alla stesura dell'All., Comunicazione a Autorità competente e avvio consultazione pubblica 11/2015 • Acquisizione Intesa in Conferenza Unificata, conclusione consultazione pubblica e avvio istruttoria dell'Autorità competente per parere motivato 01/2016 • Predisposiz. parere DM (MATTM e MIBACT), stesura def. Allegato, RA e sintesi non tecnica e conferma in CDM (approv def) 04/2016 • Trasmissione a CIPE e avvio istruttoria 05/2016 • Delibera CIPE e pubblicazione 06/2016 		informativi e statistici
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	2 - il contributo allo spazio unico europeo dei trasporti conforme all'articolo 10 del regolamento (UE) n. .../2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, comprese le priorità per gli investimenti in materia di:	<ul style="list-style-type: none"> • I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato 	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici

Condizionalità ex-ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	3 - assi principali della rete RTE-T e rete globale in cui si prevedono investimenti del FESR e del Fondo di coesione; e	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	4 - viabilità secondaria;	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	5 - un piano realistico e maturo riguardante i progetti per i quali si prevede un sostegno da parte del FESR e del Fondo di coesione;	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
T.07.1 - 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 alle rete globale e alla rete centrale RTE-T.	6 - misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
T.07.2 - Ferrovie: l'esistenza nell'ambito di uno o più piani o quadri generali dei trasporti di una sezione specifica dedicata allo sviluppo delle ferrovie	1 - Esistenza di una sezione dedicata allo sviluppo della rete ferroviaria all'interno di uno o più piani o quadri di cui sopra	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Condizionalità ex-ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
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 asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità.	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);	approvativo secondo quanto sopra riportato		Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
T.07.2 - Ferrovie: l'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 asset mobili, interoperabilità e sviluppo delle capacità.	2 - misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
T.07.3 - 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 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 alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.	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:	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali
T.07.3 - 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 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	2 - soddisfino i requisiti giuridici per una valutazione ambientale strategica;	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici

Condizionalità ex-ante tematica	Criteri non soddisfatti	Azioni da intraprendere	Termine (data)	Organismi responsabili
aeroportuali, che contribuiscono a migliorare la connettività alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.				
T.07.3 - 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 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 alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.	3 - definiscano un piano di progetti realistici e maturi (tra cui un calendario e un quadro di bilancio);	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici
T.07.3 - 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 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 alla rete globale e alla rete centrale RTE-T e a promuovere una mobilità regionale e locale sostenibile.	4 - misure intese ad assicurare la capacità degli organismi intermedi e dei beneficiari di realizzare il piano dei progetti.	• I contenuti volti al soddisfacimento del criterio saranno integrati nell'Allegato sottoposto a iter approvativo secondo quanto sopra riportato	30-giu-2016	Ministero delle infrastrutture e dei trasporti Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, i Sistemi informativi e statistici

10. RIDUZIONE DEGLI ONERI AMMINISTRATIVI PER I BENEFICIARI

Sintesi della valutazione degli oneri amministrativi a carico dei beneficiari e, ove necessario, le azioni pianificate, corredate di un'indicazione temporale per la riduzione degli oneri amministrativi.

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

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

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

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

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:

1. estensione delle opzioni di semplificazione dei costi a tutti i progetti e a tutti i beneficiari laddove applicabile. In particolare, la *metodologia dei costi forfettari* per il calcolo dei costi indiretti e le *tabelle standard per unità di costo* per il calcolo dei costi interni (es. spese del personale interno, costo di materiali).

2. gestione e l'archiviazione elettronica della documentazione di spesa. Sulla scorta dell'esperienza maturata, si prevede di gestire e archiviare tutta la documentazione ufficiale del Programma solamente in formato digitale. 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.

3.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 annullamento 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.

4.Programma di riduzione dei tempi e degli oneri dei procedimenti amministrativi.

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

5.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.

11. PRINCIPI ORIZZONTALI

11.1 Sviluppo sostenibile

Descrizione dell'azione specifica per provvedere alle esigenze di protezione ambientale, di uso efficiente delle risorse, di mitigazione dei cambiamenti climatici e di adattamento ai medesimi, di resilienza alle catastrofi, di prevenzione e gestione dei rischi nella scelta delle operazioni.

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

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

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

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

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

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

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

effettuato sulla base di quanto definito nell'ambito del processo di valutazione ambientale.

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

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

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

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

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

Al fine di evidenziare l'andamento delle componenti ambientali, le modalità di controllo e mitigazione in fase di attuazione e l'integrazione della componente ambientale, sarà predisposto, con cadenza annuale, il Report sul monitoraggio e la gestione degli aspetti ambientali del PON. Il Report terrà conto dell'andamento degli indicatori ambientali legati all'attuazione del Programma (cfr. Tab. 8.1 della Sintesi non Tecnica del RA) e degli interventi posti in essere per rilevare i potenziali effetti ambientali negativi connessi con l'attuazione del PON e introdurre le opportune misure correttive, ove necessario. Il monitoraggio consentirà, inoltre, di mettere in evidenza il positivo contributo del Programma e degli interventi al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti, ivi compreso il contributo al raggiungimento di valori obiettivo e al rispetto di valori limite, fissati dalla normativa di legge applicabile (come nel caso del PM 2.5).

11.2 Pari opportunità e non discriminazione

Descrizione dell'azione specifica per promuovere le pari opportunità e prevenire le discriminazioni fondate sul sesso, la razza o l'origine etnica, la religione o le convinzioni personali, la disabilità, l'età o l'orientamento sessuale durante la preparazione, la definizione e l'attuazione del programma, in particolare per quanto riguarda l'accesso ai finanziamenti e l'obbligo di garantire l'accessibilità alle persone disabili.

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

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

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

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

il potenziamento del sistema di sorveglianza e valutazione assicurando, ove pertinente, modalità efficaci di verifica del rispetto del principio con appositi strumenti di monitoraggio e valutazione.

11.3 Parità tra uomini e donne

Descrizione del contributo alla promozione della parità tra uomini e donne e, se del caso, le modalità per garantire l'integrazione della prospettiva di genere a livello di programma e di operazione.

Secondo quanto previsto dalla normativa italiana ed europea sul tema, e in ottemperanza al Codice delle pari opportunità tra uomo e donna, 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.

12. ELEMENTI DISTINTI

12.1 Grandi progetti da attuare durante il periodo di programmazione

Tabella 27: Elenco dei grandi progetti

Progetto	Data di notifica/presentazione programmata (anno, trimestre)	Inizio previsto dell'attuazione (anno, trimestre)	Data di completamento prevista (anno, trimestre)	Asse prioritario/priorità d'investimento
Asse Ferroviario Napoli-Bari – Itinerario NA-BA, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello	2018, Q1	2014, Q1	2023, T4	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T / 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
Asse Ferroviario Napoli-Bari – Itinerario Napoli – Bari. Raddoppio tratta Cancello – Frasso Telesino	2018, Q3	Prima del 2014	2023, T2	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T / 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
Asse Ferroviario Palermo-Catania-Messina. Raddoppio della tratta Bicocca-Catenanuova	2019, Q1	Prima del 2014	2022, T4	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T / 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria	2017, Q2	Prima del 2014	2019, Q4	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T / 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
Nodo ferroviario di Palermo: Tratta La Malfa/EMS - Carini	2017, Q3	Prima del 2014	2020, Q4	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T / 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
Porto di Salerno – Collegamenti stradali e ferroviari - Sistema dei trasporti "Salerno Porta Ovest"	2017, Q2	Prima del 2014	2019, Q2	II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile / 7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile
Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto	2017, Q2	Prima del 2014	2020, Q1	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T / 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello	2017, Q2	Prima del 2014	2019, Q4	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T / 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T
Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia	2017, Q3	Prima del 2014	2022, T4	I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T / 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T

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

Tabella 28: Quadro di riferimento dell'efficienza dell'attuazione per fondo e categoria di regioni (tabella riassuntiva)

Asse prioritario	Fondo	Categoria di regioni	Indicatore o fase di attuazione principale	Unità di misura, se del caso	Target intermedio per il 2018			Target finale (2023)		
					M	W	T	M	W	T
I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	FESR	Meno sviluppate	F.1 - Spesa certificata	€			217.297.162			1.042.500.176,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	F.2 - Spesa certificata	€			117.447.236			470.396.505,33
I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	FESR	Meno sviluppate	1.114 - Lavori avviati per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	numero di operazioni attivate			14			0,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	2.113 - Operazioni avviate per piazzali, aree logistiche, banchine - superficie oggetto di intervento	n.			2			0,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	2.114 - Operazioni avviate per accosti aggiuntivi o riqualificati	n.			3			0,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	2.115 - Operazioni avviate per materiale rimosso (dragaggi)	n.			3			0,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	2.116 - Operazioni avviate per applicativi e sistemi informatici	n.			8			0,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	2.1-1 - Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)	mq			0			300.000,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	2.1-2 - Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati	m			0			950,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	2.2-2 - Applicativi e sistemi informatici	Numero			0			10,00
II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile	FESR	Meno sviluppate	2.1-3 - Materiale rimosso (dragaggi)	mc			0			4.900.000,00
I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	FESR	Meno sviluppate	CO12 - Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata	km			0			233,00
I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	FESR	Meno sviluppate	CO12a - Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	km			0			233,00

12.3 Partner pertinenti coinvolti nella preparazione del programma

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

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

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

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

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

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

DOCUMENTI

Titolo del documento	Tipo di documento	Data documento	Riferimento locale	Riferimento della Commissione	File	Data di invio	Inviato da
----------------------	-------------------	----------------	--------------------	-------------------------------	------	---------------	------------

Allegati presentati secondo il regolamento di esecuzione della Commissione che istituisce il modello del programma

Titolo del documento	Tipo di documento	Versione del programma	Data documento	Riferimento locale	Riferimento della Commissione	File	Data di invio	Inviato da
Allegato II - Bozza di relazione della valutazione ex ante, corredata da una sintesi	Relazione della valutazione ex ante	1.0	22-lug-2014		Ares(2014)2592008	All. II - Bozza VEXA PON I&R.pdf All. II - Sintesi VEXA PON I&R.pdf	5-ago-2014	npnicoli
Programme Snapshot of data before send 2014IT16RFOP002 6.0	Istantanea dei dati prima dell'invio	6.0	11-set-2020		Ares(2020)4768164	Programme Snapshot of data before send 2014IT16RFOP002 6.0 it	11-set-2020	ncvallau

RISULTATI DI CONVALIDA PIÙ RECENTI

Gravità	Codice	Messaggio
Info		La versione del programma è stata convalidata.
Attenzione	2.18.3	Occorre definire almeno un indicatore nelle pertinenti tabelle degli indicatori. Asse prioritario "1", priorità d'investimento "7a", obiettivo specifico "1.2", tabella 3
Attenzione	2.19.3	La somma del sostegno annuale dell'UE per la categoria di regioni "In transizione" e per l'anno "2018" deve essere inferiore o pari al corrispondente sostegno annuale dell'UE specificato nelle prospettive finanziarie: "236.162.535,00", "234.886.419,00".
Attenzione	2.19.3	La somma del sostegno annuale dell'UE per la categoria di regioni "In transizione" e per l'anno "2019" deve essere inferiore o pari al corrispondente sostegno annuale dell'UE specificato nelle prospettive finanziarie: "240.928.418,00", "239.586.556,00".
Attenzione	2.19.3	La somma del sostegno annuale dell'UE per la categoria di regioni "In transizione" e per l'anno "2020" deve essere inferiore o pari al corrispondente sostegno annuale dell'UE specificato nelle prospettive finanziarie: "254.521.827,00", "244.380.379,00".
Attenzione	2.19.3	La somma del sostegno annuale dell'UE per la categoria di regioni "Più sviluppate" e per l'anno "2017" deve essere inferiore o pari al corrispondente sostegno annuale dell'UE specificato nelle prospettive finanziarie: "1.179.782.208,00", "1.115.343.630,00".
Attenzione	2.19.3	La somma del sostegno annuale dell'UE per la categoria di regioni "Più sviluppate" e per l'anno "2018" deve essere inferiore o pari al corrispondente sostegno annuale dell'UE specificato nelle prospettive finanziarie: "1.165.893.581,00", "1.137.664.445,00".
Attenzione	2.19.3	La somma del sostegno annuale dell'UE per la categoria di regioni "Più sviluppate" e per l'anno "2019" deve essere inferiore o pari al corrispondente sostegno annuale dell'UE specificato nelle prospettive finanziarie: "1.194.189.919,00", "1.160.431.228,00".
Attenzione	2.19.3	La somma del sostegno annuale dell'UE per la categoria di regioni "Più sviluppate" e per l'anno "2020" deve essere inferiore o pari al corrispondente sostegno annuale dell'UE specificato nelle prospettive finanziarie: "1.372.110.181,00", "1.183.651.581,00".
Attenzione	2.20	Occorre definire almeno un record nella tabella 22