
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

(2014IT16RFOP002)

Approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2020)2604 del 22 aprile 2020

Relazione di accompagnamento alla modifica del PON

Versione luglio 2020

INDICE

1.	<i>PREMESSA</i>	3
2.	<i>Metodo utilizzato per intervenire in riduzione sulle categorie di operazione</i>	4
3.	<i>MODIFICHE AL PROGRAMMA</i>	5
4.	<i>MODIFICHE AGLI INDICATORI</i>	8
5.	<i>ASPETTI AMBIENTALI CONNESSI ALLA MODIFICA DEL PROGRAMMA</i>	10
1.1	Riferimenti normativi e orientamenti in materia di VAS sulla revisione dei Programmi Operativi	10
1.2	La proposta di revisione del PON Infrastrutture e Reti	11
6.	<i>Conclusioni</i>	14

1. PREMESSA

La diffusione del Covid-19 si è trasformata in un terremoto per gli equilibri socio-sanitari degli Stati Membri dell'Unione e si sta rivelando in grado di mettere in ginocchio non solo le economie nazionali, ma l'intero sistema economico globale.

Come esposto dalla Comunicazione della Commissione europea, 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*”. Ciò in quanto le misure intraprese dagli Stati membri per contenere il dilagare della pandemia (es. le misure di distanziamento sociale, le restrizioni degli spostamenti, la quarantena e l'isolamento) *“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”* (cfr. C(2020) 1863 final del 19.3.2020).

Ciò considerato, per rispondere agli squilibri sanitari e socio-economici derivanti dalla diffusione del Covid-19, la Commissione Europea ha lanciato la *Coronavirus Response Initiative*, entro cui si inquadrano le modifiche ai Regolamenti relativi ai Fondi Strutturali e di Investimento confluite nel regolamento (UE) n. 460/2020 del 30 marzo 2020 e nel regolamento (UE) n.558/2020 del 23 aprile 2020. La Commissione ha inteso con queste modifiche “promuovere gli investimenti mobilitando le riserve di liquidità disponibili nei Fondi strutturali e di investimento europei per combattere immediatamente la crisi”.

In tale scenario, è stata avviata un'azione coordinata a livello nazionale 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 particolare, tra le misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19, introdotte dal Decreto Legge n. 34/2020, è previsto al comma 6 dell'articolo 242 che *“[...] il Ministro per il Sud e la coesione territoriale procede alla definizione di appositi accordi con le Amministrazioni titolari dei programmi dei fondi strutturali europei anche ai fini della ricognizione delle risorse attribuite ai programmi operativi complementari e propone al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, ove necessario, le delibere da adottare per la definitiva approvazione delle suddette risorse.”*

In tale contesto, è stato sottoscritto il 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, contenente la previsione di riprogrammazione di 279,3 milioni di euro dal PON “Infrastrutture e Reti” al PON “Imprese e Competitività” a titolarità del Ministero dello sviluppo economico e relative integrazioni.

La presente riprogrammazione interviene quale immediata conseguenza della necessità di ridurre la dotazione del PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020 in misura pari alla quota parte di risorse da assegnare al PON “Imprese e Competitività”, procedendo all'aggiornamento del testo del Programma, da approvarsi in Comitato di sorveglianza, per la successiva trasmissione ai Servizi della Commissione

tramite il sistema informativo SFC2014. Ciò al fine di consentire alla Commissione Europea di emettere le necessarie decisioni per approvare tempestivamente la riassegnazione delle risorse al PON “Imprese e Competitività” da dedicare alle spese emergenziali.

2. Metodo utilizzato per intervenire in riduzione sulle categorie di operazione

Il contesto di riferimento sopra esposto ha comportato la necessità di pervenire ad una rimodulazione della dotazione disponibile per ciascuna delle categorie di operazione incluse nel Programma Operativo Nazionale “Infrastrutture e Reti” 2014-2020, complessivamente pari a Euro 279.303.318,67, ammontare che potrà essere eventualmente finanziato con risorse nazionali, oppure, per quel che concerne gli interventi volti all’ottimizzazione del traffico aereo e di ultimo miglio, con risorse del prossimo periodo di programmazione.

Pertanto, è stata effettuata un’analisi ricognitiva della dotazione attuale del PO ripartita sulle singole Linee di Azione (LdA) e del relativo parco interventi istruito ad oggi. Le logiche adottate per procedere al definanziamento dell’ultima annualità del Programma hanno preso in considerazione sia la necessità di una equilibrata distribuzione della riduzione delle risorse disponibili tra le Linee di Azione, al fine di evitare uno stravolgimento dell’impianto strategico del PON, sia l’esigenza di assicurare il completamento degli interventi per cui sono già in essere obbligazioni giuridicamente vincolanti.

A tal fine, si è proceduto, innanzitutto, riassorbendo, in corrispondenza di ciascuna LdA, la quota parte di risorse per cui non sono stati, ad oggi istruiti, interventi (dotazione ancora disponibile). Successivamente, ferma restando l’esigenza di garantire una rimodulazione quanto più possibile proporzionale di ciascuna LdA rispetto al valore della medesima nell’ambito del Programma, è stato analizzato il livello di maturità progettuale e procedurale del parco progetti attuale e potenziale, al fine di consentire il completamento degli interventi per cui sono registrate obbligazioni giuridicamente vincolanti (impegni trasmessi in BDU) e valutare anticipatamente le eventuali economie recuperabili rispetto al costo ammesso a finanziamento. Il metodo utilizzato per intervenire in riduzione sulle categorie di operazione permette, altresì, di garantire, per ciascuna categoria di operazione inclusa all’interno del PON, almeno il 50% delle risorse facenti parte della dotazione iniziale.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa della dotazione finanziaria prevista per le Linee di Azione, con il dettaglio delle modifiche che interverranno a seguito della Riprogrammazione, come risultato dell’applicazione delle logiche sopra esposte.

Tabella 1 - Sintesi delle modifiche apportate

Asse	Linea di Azione	Categoria di operazione	Descrizione	Dotazione PO C(2020)2604 del 22.04.2020	Valore post Riprogrammazione
I	I.1.1	024	Ferrovie Core	835.132.842,67	799.132.842,67
	I.1.2	025	Ferrovie Comprehensive	270.367.333,33	191.367.333,33
	I.2.1	044	SESAR	92.000.000,00	52.000.000,00

Asse	Linea di Azione	Categoria di operazione	Descrizione	Dotazione PO C(2020)2604 del 22.04.2020	Valore post Riprogrammazione
II	II.1.1	039	Porti	272.949.373,15	229.675.057,70
	II.1.2	035	Ultimo miglio porti e interporti	174.255.415,76	146.628.373,64
	II.1.3	044	Single Window	78.275.160,02	65.865.151,79
	II.2.1	035	Ultimo miglio esteso	22.673.377,92	-
	II.2.2	044	Infomobilità	33.546.497,15	28.227.922,20
III		121	Preparazione attuazione sorveglianza e ispezioni	45.000.000,00	35.934.917,31
		122	Valutazioni e studi	6.533.333,00	5.217.217,36
		123	Informazione e comunicazione	13.000.000,00	10.381.198,33
TOTALE				1.843.733.333,00	1.564.430.014,33

3. MODIFICHE AL PROGRAMMA

Quanto sopra riportato si traduce, alla luce delle decisioni intervenute sia a livello nazionale che comunitario nella necessità di uno sforzo di aggiornamento del Programma stesso.

Al fine di dare evidenza delle principali modifiche intervenute all'interno del Programma, di seguito si procede ad una disamina organica della revisione del piano di finanziamento e delle relative modifiche intervenute.

Tabella 1: Disamina delle modifiche di natura finanziaria intervenute al Programma

Tabella	Modifiche intervenute
Tabella 2: Panoramica della strategia di investimento del programma operativo	Modifica dei dati per ciascun Asse tematico relativi al sostegno dell'Unione e alla proporzione del sostegno totale dell'Unione al Programma Operativo
Tabella 7: Dimensione 1 - Settore di intervento	Modifica per ciascun settore di intervento dell'Asse I e dell'Asse II dei dati relativi all'importo FESR
Tabella 8: Dimensione 2 - Forma di finanziamento	Modifica per l'Asse I e l'Asse II dei dati relativi alla dotazione
Tabella 9: Dimensione 3 - Tipo di territorio	Modifica per l'Asse I e l'Asse II dei dati relativi alla dotazione
Tabella 10: Dimensione 4 - Meccanismi territoriali di attuazione	Modifica per l'Asse I e l'Asse II dei dati relativi alla dotazione
Tabella 14: Dimensione 1 - Settore di intervento	Modifica per ciascun settore di intervento dell'Asse III dei dati relativi all'importo FESR
Tabella 15: Dimensione 2 - Forma di finanziamento	Modifica per l'Asse III del dato relativo alla dotazione
Tabella 16: Dimensione 3 - Tipo	Modifica per l'Asse III del dato relativo alla dotazione

di territorio

Tabella 17	Modifica dei dati relativi alla dotazione finanziaria a titolo di ciascun fondo
Tabella 18a: Piano di finanziamento	Modifica dei dati relativi alla dotazione finanziaria totale per fondo e cofinanziamento nazionale (in EUR)
Tabella 18c	Modifica dei dati relativi alla ripartizione del piano di finanziamento per asse prioritario, fondo, categoria di regioni e obiettivo tematico

La tabella di seguito riassume gli esiti delle modifiche relative alla dotazione finanziaria a titolo di ciascun fondo.

Figura 1 - "Tabella 18a: Piano di finanziamento post rimodulazione finanziaria"

Asse prioritario	Fondo	Categorìa 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 e in percentuale del sostegno dell'Unione
						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	75,000000000000%		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	75,00000004851%		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%			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	

4. MODIFICHE AGLI INDICATORI

Alla luce delle modifiche alla dotazione finanziaria del Programma e delle singole Linee d'Azione, individuate sulla base dei criteri precedentemente richiamati, le modifiche agli indicatori di output sono sinteticamente rappresentate nella seguente tabella.

Tabella 2 - Sintesi delle modifiche agli indicatori di output

Indicatori di Output	Unità di misura	Attuale Valore obiettivo (2023)	Nuovo Valore obiettivo (2023)
Asse I			
CO12 Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata	Km	265	233
CO12a Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Km	265	233
1.1-2 Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari)	Numero	50	50
1.1-3 Km aggiuntivi di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici	Km	36,7	36,7
1.2-1 Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Numero	1	1
Asse II			
2.1-1 Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)	mq	416.000	300.000
2.1-2 Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati	m	1.270	950
2.1-3 Materiale rimosso (dragaggi)	mc	4.790.000	4.900.000
2.1-4 Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate	m	1.550	750
2.1-5 Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari	m	32.500	18.250
2.1-6 Ultimo miglio - lunghezza raccordi stradali	m	17.200	17.200
2.1-8 Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010)	Numero	4	4
2.2-2 Applicativi e sistemi informatici	Numero	10	10
Asse III			
3.1-1 Servizi di assistenza tecnica	Numero	9,00	9,00
3.1-2 Eventi e incontri di partenariato	Numero	54,00	54,00
3.1-3 Prodotti informativi e pubblicitari	Numero	132,00	132,00
3.1-4 Comunicazione <i>online e social</i>	Numero	800,00	800,00
3.1-4 Prodotti della valutazione	Numero	32,00	32,00
3.1-5 Equivalenti a tempo pieno	Numero	7,00	7,00

Per quanto riguarda l'Asse I, l'unica modifica proposta consiste nella diminuzione del target degli indicatori "CO12 Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata" e "CO12a Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T". In base alla valutazione sulla maturità degli interventi afferenti a tale Linee d'Azione, infatti, risultano affetti solo gli

interventi che concorrono alla realizzazione di km di linea ferroviaria nuova o ristrutturata. Ciò tenendo anche conto della recente modifica che aveva previsto un aumento della dotazione per tali interventi in conseguenza del conseguimento della riserva di efficacia. Il calcolo dell'entità della diminuzione del target è frutto dell'applicazione della metodologia basata sul costo unitario. Nonostante la riduzione delle risorse allocate, in ragione delle modalità con cui è stato individuato l'indicatore per le azioni dedicate all'implementazione di SESAR non si prevedono modifiche al target.

Con riferimento all'Asse II, sempre alla luce di una ricognizione sullo stato di avanzamento del quadro progettuale di riferimento viene proposta:

- per la Linea D'Azione II.1.1 una diminuzione dei target relativi agli indicatori "2.1-1 Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)", "2.1-2 Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati", "2.1-4 Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate" e un lieve aumento riguardante l'indicatore "2.1-3 Materiale rimosso (dragaggi)";
- per le Linee d'Azione II.1.2 e II.2.1 (di recente individuazione e di fatto eliminata) la sola riduzione del target dell'indicatore "2.1-5 Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari".

Anche in questo caso l'individuazione dell'entità delle modifiche al target è stata operata alla luce di un'allocazione indicativa delle risorse per le diverse tipologie di intervento e l'applicazione del costo unitario già precedentemente utilizzato.

Per i restanti indicatori dell'Asse II e per quelli relativi all'Asse di Assistenza Tecnica non è stato invece ritenuto opportuno operare delle modifiche ai target al 2023. In merito agli indicatori relativi alle azioni sull'implementazione della *single window* e nel settore dell'infomobilità in particolare, sulla base di una valutazione del parco progettuale di riferimento, si ritiene che la diminuzione delle risorse allocate non incida significativamente sui target precedentemente individuati anche in ragione di un'eventuale ripermimetrazione degli interventi previsti.

Con riferimento agli indicatori di risultato le modifiche proposte constano della sola eliminazione dell'indicatore di recente inserimento "1.1-6 km di infrastruttura interessati da interventi di adattamento climatico", poiché la diminuzione delle risorse dell'Asse I incide prioritariamente sulle tipologie di intervento volte al conseguimento di tale obiettivo.

Per quanto riguarda il complesso degli indicatori di risultato, essi possono essere ricondotti a due principali tipologie: indicatori direttamente correlati alla realizzazione di azioni finanziate dal Programma volti a misurare effetti di medio periodo scaturiti dalla realizzazione degli interventi e indicatori di natura statistica più orientati a fornire, in coerenza con le indicazioni per l'attuale periodo di programmazione, la direzione in cui si mobilita il Programma - e più in generale l'Accordo di Partenariato - e l'intensità di tale sforzo. Mentre per la prima tipologia di indicatori si ritiene che la diminuzione delle risorse allocate non sia rilevante ai fini del conseguimento del target, è probabile invece che le profonde modifiche al contesto causate dalla pandemia possano incidere sul secondo gruppo di indicatori. Allo stato attuale si ritiene tuttavia che i dati disponibili sugli effetti di natura macroeconomica e sul settore del trasporto causati dalla pandemia non siano ancora sufficienti a formulare una stima su una eventuale variazione dei target, che potrà dunque essere proposta con una successiva modifica del Programma anche alla

luce di valutazioni in atto a livello di Sistema Nazionale di Valutazione e nell'ambito della stessa Valutazione Indipendente del Programma.

A seguito dell'approvazione delle modifiche al programma, si procederà all'aggiornamento dei valori target degli indicatori anche all'interno della Nota metodologica sugli indicatori.

5. ASPETTI AMBIENTALI CONNESSI ALLA MODIFICA DEL PROGRAMMA

Il Programma è stato sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi del D.lgs.152/2006 e ss.mm.ii e in attuazione dalla Direttiva 2001/42/CE, conclusasi con parere motivato favorevole con osservazioni e condizioni espresse con Decreto del Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo n. 161 del 31.07.2015.

Nel corso della sua attuazione il Programma ha subito due momenti di riprogrammazione:

- la prima, avviata nel 2017, conseguente a mutamenti nel processo di pianificazione, soprattutto in relazione agli interventi portuali ed evoluzione del quadro normativo, approvata con Decisione C(2018) 1144 del 21 febbraio 2018;
- la seconda, avviata nel 2019, conseguente a mutamenti nello scenario di riferimento del Programma riconducibili al processo di riforma della pianificazione e della programmazione delle infrastrutture in Italia voluta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e a ulteriori valutazioni inerenti all'avanzamento del Programma, inclusa l'allocazione delle ulteriori risorse dovute al raggiungimento della riserva di efficacia - approvata con Decisione C(2020) 2640 del 22 aprile 2020 – nell'ambito dell'Asse I.

Come precisato nella sezione "Premessa" di questo documento, questa terza riprogrammazione - avviata formalmente con il Protocollo sottoscritto tra il Ministro per il Sud e la Coesione e i Ministri titolari di Programmi Operativi Nazionali e finalizzato alla riprogrammazione dei Programmi Operativi dei Fondi strutturali 2014-2020 ai sensi del comma 6 dell'articolo 242 del decreto legge 34/2020 - nasce dalla necessità di rivedere tutte le strategie e programmazioni messe in campo fino ad oggi per fronteggiare l'inaspettata e devastante crisi dell'economia mondiale conseguente alla diffusione del Corona Virus.

Pertanto, lo scopo di quanto è esposto di seguito è quello di illustrare le conseguenze della proposta di modifica del Programma sugli aspetti ambientali, in modo da verificare che eventuali scostamenti dagli obiettivi di sostenibilità definiti in fase di VAS in relazione alla strategia complessiva del Programma non siano significativi.

1.1 Riferimenti normativi e orientamenti in materia di VAS sulla revisione dei Programmi Operativi

In materia di modifiche a Piani e Programmi, l'art. 6, c.3 del D.Lgs. 152/2006 prevede che *"Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora*

l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.”

Il richiamato art. 12, al c. 6, recita *“La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati.”*

In materia di applicazione della Direttiva 2001/42/CE alle modifiche dei Programmi Operativi (PO), la Commissione Europea - con lo scopo di supportare le Autorità di Gestione dei PO nel processo di verifica di conformità con quanto stabilito nella Direttiva VAS - ha predisposto, con nota Ares (2011) 1323400 del 7 dicembre 2011, una comunicazione esplicativa distinguente i casi in cui è necessaria l'applicazione della Direttiva 2001/42/CE, sia in termini di Assoggettabilità a VAS sia di VAS *tout court*, da quelli in cui tale applicazione non occorre.

Nel dettaglio, nella nota Ares vengono forniti anche alcuni esempi numerici in termini di realizzazione fisica e di budget - con esplicito riferimento alle modifiche introdotte nella proposta di revisione dei Programmi, come pure indicazioni su come procedere per le singole casistiche intervenute.

Ad esempio, viene specificato che: *“la direttiva 2001/42/CE non si applica se le modifiche dei PO proposte sono di semplice natura di budget/finanziaria, senza alcun cambiamento del contenuto fisico del PO e/o se le modifiche proposte sono già state inserite in termini di contenuto nella VAS eseguita al momento in cui il PO è stato inizialmente approvato”.*

Nel caso summenzionato, in cui le modifiche non comportano una nuova applicazione della VAS, la nota ARES specifica che *“sarà sufficiente che l'autorità competente invii una dichiarazione, nella quale confermi che non è necessario avviare una nuova procedura di "screening" ai sensi della direttiva 2001/42/CE, articolo 3, paragrafi da 3 a 7, fornendo le relative motivazioni”*, mentre, nel caso in cui le modifiche introducano cambiamenti importanti che avranno significativi effetti ambientali, la nota ARES prevede che *“dovrà essere condotta una Valutazione Ambientale Strategica e le necessarie informazioni dovranno essere trasmesse alla Commissione così come effettuato per la VAS originaria”.*

Alla luce di quanto detto, si è condotta un'analisi dedicata alle modifiche introdotte al Programma, mirata all'individuazione degli effetti delle suddette modifiche sugli aspetti ambientali, al fine di verificare a quale, tra le casistiche presentate nella nota Nota Ares (2011) 1323400 del 7 dicembre 2011, il processo di revisione del Programma è ascrivibile e avviare i conseguenti adempimenti di carattere formale.

1.2 La proposta di revisione del PON Infrastrutture e Reti

Al fine di verificare l'impatto della nuova proposta di Riprogrammazione sul Programma approvato, si ritiene opportuno condurre l'analisi sotto due diversi profili:

- 1) il confronto tra la distribuzione finanziaria del programma approvato C(2015)5451, sottoposto a procedura di VAS e quella della proposta di riprogrammazione, rispetto alle Linee di Azione e

quindi alle tipologie di intervento, trattandosi, per l'appunto, di una modifica di dichiarato carattere finanziario;

- 2) l'incidenza sulla categoria di spesa e su eventuali variazioni del contributo del programma alla lotta ai cambiamenti climatici.

In relazione al **punto 1**, ovvero alle modifiche di carattere finanziario si propone di seguito una tabella riepilogativa:

Tabella 3 - Incidenza percentuale delle variazioni finanziarie delle LdA rispetto alla prima versione del PON leR

Linea d'Azione	Descrizione	Dotazione Programma Approvato C(2015)5451	Valore post Riprogrammazione	Variazione percentuale
I.1.1	Ferrovie Core	885.132.842,67	799.132.842,67	-9,72%
I.1.2	Ferrovie Comprehensive	177.823.333,33	191.367.333,33	7,62%
I.2.1	SESAR	92.000.000,00	52.000.000,00	-43,48%
II.1.1	Porti	292.912.174,67	229.675.057,70	-21,59%
II.1.2	Ultimo miglio porti e interporti	187.000.000,00	146.628.373,64	-21,59%
II.1.3	Single Window	84.000.000,00	65.865.151,79	-21,59%
II.2.1	Ultimo miglio aeroporti (2015)/ "esteso" (2020)	24.331.649,33		-100,00%
II.2.2	Infomobilità	36.000.000,00	28.227.922,20	-21,59%
Asse III	MIT	64.533.333,33	51.533.333,33	-20,14%

Una lettura della tabella in termini di strategia del Programma mette in evidenza i seguenti aspetti:

- Gli interventi ferroviari, in generale, rappresentano la tipologia di intervento meno impattata dalla Riprogrammazione. In particolare, gli interventi ferroviari "core" registrano una flessione inferiore al 10%, e, rispetto alla dotazione originaria del Programma approvato nel 2015, sembrerebbe quasi che ci sia un saldo positivo per gli interventi di collegamento alla rete core. Nella valutazione di questo dato occorre però ricordare che l'importo della Linea I.1.2 è stato modificato, nella scorsa riprogrammazione, con l'allocatione sulla stessa di alcuni Grandi Progetti della programmazione 2007-2013 che, in sede di prima stesura del PO, erano stati allocati nell'ambito della LdA I.1.1.;
- Gli interventi del settore aereo sono, in termini di dotazione finanziaria, significativamente ridimensionati. Ciò dal punto di vista ambientale, non costituisce una criticità,

rappresentando, a tutt'oggi, il trasporto aereo, una delle modalità di trasporto più impattanti per alcuni aspetti ambientali, tra cui le emissioni in atmosfera;

- Le tipologie di intervento inerenti ai porti, ultimo miglio porti e interporti, single windows e infomobilità subiscono una riduzione di investimento di circa il 20%, senza quindi alterare in maniera significativa, gli equilibri tra le Linee di Azione e la strategia complessiva del Programma;
- La tipologia “ultimo miglio esteso”, introdotta con l’ultima riprogrammazione e assorbente la dotazione finanziaria della precedente tipologia “ultimo miglio aeroporti” è stata, di fatto, obliterata in esito all’applicazione dei criteri guida per la riprogrammazione, in quanto non presenti ancora impegni giuridicamente vincolanti e riconducendo in tal modo il Programma alla configurazione originaria sottoposta a VAS;
- L’Asse III ha subito infine una decurtazione del 50% rispetto al residuo delle risorse non impegnate.

La riduzione di risorse assegnate al Programma avrà come conseguenza una proporzionale rimodulazione di alcuni indicatori di output, con particolare riguardo ad alcuni indicatori inerenti ai porti: la superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) si ridurrà del 28%, la lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati del 25% e la lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate del 52%. Una minima riduzione (2%) riguarderà anche il materiale rimosso (dragaggi). Dal punto di vista ambientale, considerati i potenziali impatti generalmente associati a questa tipologia di opere, tali ridefinizioni possono essere interpretate nel senso di un minor impatto ambientale dell’Asse II.

Meno vantaggiosa, dal punto di vista ambientale, potrebbe rivelarsi la riduzione del 30% della lunghezza raccordi ferroviari/binari di ultimo miglio, destinati dunque a risolvere colli di bottiglia nel trasferimento delle merci da nave a ferro, così come le riduzioni che interessano le linee ferroviarie ricostruite o rinnovate, pur essendo tale contrazione inevitabile in relazione alla contrazione della spesa.

In relazione al **punto 2**, ovvero al sostegno alla lotta ai cambiamenti climatici, si rileva che le modifiche proposte incidono al rialzo, seppure per una minima variazione percentuale, da un punto di vista strettamente quantitativo (dal 38,6% al 38,7% del contributo FESR); da un punto di vista qualitativo è invece rilevante la maggiore incidenza del sostegno al trasporto ferroviario, per le motivazioni già descritte in precedenza. La tabella seguente sintetizza il sostegno alla lotta al cambiamento climatico delle diverse categorie di operazione del Programma, in valore assoluto e percentuale.

Tabella 4 - 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%
024. Ferrovie (rete centrale RTE-T)	239.739.852,80	
025. Ferrovie (rete globale RTE-T)	57.410.200,00	
044. Sistemi di trasporto intelligenti (compresi l'introduzione della gestione della domanda, i sistemi di pedaggio, il	15.600.000,00	

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>monitoraggio informatico e i sistemi di informazione e di controllo)</i>		
II	141.118.951,60	12,03%
<i>035. Trasporti multimodali (RTE-T)</i>	43.988.512,09	
<i>039. Porti marittimi (RTE-T)</i>	68.902.517,31	
<i>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)</i>	28.227.922,20	
Totale	453.869.004,40	38,68%

6. Conclusioni

La **rimodulazione del Programma** consistente in una modifica di tipo finanziario applicata a tutto il Programma e nasce dall'esigenza di rispondere agli sconvolgimenti economico-sociali derivanti dal diffondersi della pandemia da Covid-19, attraverso la riallocazione di risorse di matrice comunitaria verso programmi nell'ambito dei quali sono sostenute spese emergenziali.

Le logiche adottate per procedere al definanziamento di Euro 279.303.318,67, corrispondenti all'ultima annualità del Programma, hanno preso in considerazione sia la necessità di una equilibrata distribuzione della riduzione delle risorse disponibili tra le Linee di Azione, al fine di evitare uno stravolgimento dell'impianto strategico del PON, sia l'esigenza di assicurare il completamento degli interventi già ammessi a finanziamento per cui sono già in essere obbligazioni giuridicamente vincolanti.

La rimodulazione proposta non altera gli equilibri del Programma originariamente sottoposto a VAS e approvato e, pertanto, non appare produrre **effetti ambientali significativi rispetto a quanto già valutato con la procedura di VAS precedentemente svolta**. Pertanto, come anche espresso dall'Autorità Competente si ritiene, in accordo con quanto enunciato nella Nota Ares (2011) 1323400 del 7 dicembre 2011 della Commissione Europea, che non sussistano le condizioni per l'attivazione di una procedura di *screening* avente ad oggetto le modifiche apportate.