

---

## **Nota metodologica sugli indicatori**

### **PON “Infrastrutture e Reti” 2014-2020**

*Roma, novembre 2020*

---

## Sommario

<b>Quadro normativo di riferimento .....</b>	<b>3</b>
<b>Le modifiche introdotte con le revisioni del Programma Operativo.....</b>	<b>4</b>
<b>Il sistema di indicatori del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 .....</b>	<b>9</b>
<b>Quadri di sintesi .....</b>	<b>10</b>
<b>ASSE I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodali con investimenti nella TEN-T.....</b>	<b>10</b>
<b>ASSE 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 sostenere la mobilità regionale e locale sostenibile.....</b>	<b>12</b>
<b>ASSE III - Assistenza Tecnica .....</b>	<b>14</b>
<b>Note metodologiche su indicatori di risultato e output .....</b>	<b>15</b>
<b>Asse I – Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodali con investimenti nella TEN-T.....</b>	<b>15</b>
<b>Asse 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 sostenere la mobilità regionale e locale sostenibile .....</b>	<b>21</b>
<b>Asse III - Assistenza Tecnica .....</b>	<b>29</b>
<b>Performance Framework .....</b>	<b>31</b>

## Quadro normativo di riferimento

L'orientamento ai risultati posto alla base della politica di coesione comunitaria per il ciclo 2014-2020 è racchiuso nelle modalità previste dai Regolamenti per la stesura dei Programmi Operativi (art. 96 del Reg. (UE) 1303/2013) attraverso la definizione di un quadro logico articolato intorno a: i) le priorità di investimento e gli obiettivi specifici corrispondenti; ii) i risultati previsti per gli obiettivi specifici e i corrispondenti indicatori di risultato; iii) le azioni da sostenere nell'ambito di ciascuna priorità di investimento e il loro contributo atteso agli obiettivi specifici; iv) gli indicatori di output che si prevede contribuiscano al conseguimento dei risultati.

L'art. 27 del Regolamento (UE) 1303/2013, in particolare, prevede che nei Programmi Operativi - per ciascuna priorità - siano definiti indicatori e relativi target, espressi in termini qualitativi o quantitativi conformemente alle norme specifiche di ciascun fondo, al fine di valutare i progressi nell'esecuzione del programma volti al conseguimento degli obiettivi, quale base per la sorveglianza, la valutazione e la verifica dei risultati. Tali indicatori comprendono: a) indicatori finanziari, relativi alla spesa assegnata; b) indicatori di output o realizzazione, relativi alle operazioni finanziate; c) indicatori di risultato, relativi alla priorità interessata.

Il medesimo articolo stabilisce inoltre che per ciascun fondo SIE, le norme specifiche di ciascun fondo stabiliscono gli indicatori comuni e possono definire disposizioni relative a indicatori specifici per ciascun programma.

Con specifico riferimento al fondo FESR, l'articolo 6 del Regolamento 1301/2013 precisa le condizioni e regole per la definizione e la misurazione degli indicatori di output e di risultato. In particolare, il suddetto stabilisce che i Programmi Operativi:

- devono utilizzare gli indicatori comuni di output figuranti nell'allegato I dello stesso regolamento, laddove pertinenti;
- possono utilizzare indicatori di risultato specifici e, se del caso, indicatori di output specifici.

Tra le innovazioni introdotte nel ciclo di programmazione 2014-2020 vi è inoltre la previsione di una riserva di efficacia dell'attuazione, pari al 6% delle risorse destinate ai Fondi SIE. L'assegnazione della riserva è regolata da un Quadro di riferimento (PF – Performance Framework) costituito da target intermedi al 2018 e da target finali al 2023 volto a “verificare in fase di attuazione che le priorità, e quindi i Programmi, siano realizzati secondo quanto pianificato - in termini di spesa generata, di procedure avviate e di progetti completati - e di intervenire con azioni preventive o correttive nel caso si verifichino problemi”.

Il Regolamento di esecuzione (UE) 215/2014 specifica le modalità per l'impostazione e il monitoraggio del Quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione. L'art. 4 del Regolamento stabilisce che gli organismi deputati alla preparazione dei programmi registrano le informazioni sulle metodologie e sui criteri applicati alla selezione degli indicatori per il Quadro, al fine di garantire che i corrispondenti target intermedi e target finali soddisfino le condizioni di cui all'Allegato II del Regolamento (UE) 1303/2013.

L'art. 5 dello stesso Regolamento stabilisce, inoltre, che gli indicatori di output e le fasi di attuazione principali di cui al quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione corrispondono a oltre il 50% della dotazione finanziaria della priorità.

A fronte delle disposizioni regolamentari richiamate, a livello nazionale, l'Accordo di Partenariato ha previsto ulteriori orientamenti:

- per gli indicatori di risultato l'Accordo di Partenariato definisce una relazione tra i diversi Risultati Attesi (Obiettivi specifici) e alcuni indicatori di risultato quantificabili attraverso fonti statistiche ufficiali;
- per gli indicatori di output, è stata definita una lista nazionale di indicatori comuni associati alle azioni che sono incluse nei PO secondo lo schema Risultati Attesi - Azioni (Allegato I all'Accordo di Partenariato). Tale lista, che integra con indicatori nazionali la lista di indicatori comuni previsti dai Regolamenti UE, è stata diffusa alle Amministrazioni come riferimento per l'individuazione degli indicatori di output per il monitoraggio di tutte le azioni;
- per gli indicatori di attuazione (cd. *key implementation steps*), da utilizzare per la definizione dei target intermedi nel caso di azioni per le quali non si prevede il completamento di output al 2018, per semplificare e assicurare la coerenza nell'applicazione del performance framework a livello di PO e di Fondo, si è stabilito di utilizzare un unico indicatore, relativo al "numero di operazioni avviate", riconducibile ad una fase procedurale: quella dell'avvio delle attività per la singola operazione, definita e rilevata in modo univoco dal Sistema nazionale di monitoraggio unitario a seconda delle possibili modalità di attuazione.

Tali orientamenti sono stati ulteriormente precisati all'interno del "Documento tecnico per l'identificazione e computo di dati e indicatori rilevanti per i PF dei programmi sulla base delle informazioni inserite nel sistema nazionale di monitoraggio (BDU 14-20)" elaborato tramite la collaborazione tra le Amministrazioni di coordinamento nazionale dei Fondi comunitari (MEF-IGRUE, PCM-DPCOE, ACT, ANPAL e MIPAAF) e le Amministrazioni regionali e centrali titolari dei programmi operativi, e diffuso con nota del MEF-IGRUE del 6 agosto 2018. Tale Documento, in particolare, oltre a riprendere e precisare la definizione delle tipologie di indicatori del Performance Framework fornisce indicazioni omogenee circa le procedure e le modalità di calcolo degli indicatori utili alla verifica del raggiungimento dei target intermedi e finali ai fini del PF, la cui quantificazione è determinata sulla base dei dati validati dalle Autorità di Gestione nel Sistema Nazionale di Monitoraggio.

### Le modifiche introdotte con le revisioni del Programma Operativo

I mutamenti nello scenario di riferimento del Programma "Infrastrutture e Reti" 2014 - 2020 (PON), 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 ulteriori risorse dovute al raggiungimento della riserva di efficacia, hanno determinato la necessità di apportare alcune modifiche al Programma. La modifica, intrapresa nel novembre 2019 e approvata con Decisione della Commissione nell'aprile 2020, ha previsto la necessità di apportare alcune revisioni al sistema di indicatori, recepite all'interno della presente Nota, che hanno riguardato:

- in ragione dell'aumento della dotazione finanziaria dell'asse I, un aumento del target degli indicatori "Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate" e "Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T" pari a 25 km, per un target complessivo di 265 km;
- in ragione della diminuzione della dotazione finanziaria dell'asse II:
  - una diminuzione del target dell'indicatore "Superficie oggetto di intervento (piazzi, aree logistiche, banchine)" pari a 103.800 mq per un target complessivo pari a 416.000 mq;

- una diminuzione del target dell'indicatore "Lunghezza delle opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate" pari a 300 m per un target complessivo pari a 1.550 m;
  - una diminuzione dei target degli indicatori "Ultimo miglio-Raccordi ferroviari" e Ultimo miglio-Raccordi stradali" pari rispettivamente a 1.700 m e 1500 m per un target complessivo pari a 32.500 m e 17.200 m;
  - una diminuzione dei target degli indicatori "Applicativi e sistemi informatici" pari a 2 per un target complessivo pari a 10;
  - una diminuzione del target dell'indicatore "Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010) pari a 1 per un totale complessivo dell'indicatore pari a 4;
- una revisione dei target finali del quadro dell'efficacia dell'attuazione coerente con le modifiche ai target degli indicatori di output sopra indicati e con le modifiche del quadro finanziario.

Inoltre, nell'ambito dell'Asse III, sono state introdotte alcune modifiche agli indicatori di risultato e di output specifici del Programma attinenti all'attività di informazione e pubblicità del Programma. Considerato che gli indicatori di risultato inizialmente presenti nel Programma si riferivano a mezzi e modalità di comunicazione del PON non coerenti con l'attuale strategia di comunicazione che si fonda sulla realizzazione di una piattaforma web e sul raggiungimento dei diversi target di destinatari attraverso canali on line oltre che attraverso le consuete attività di organizzazione di eventi e incontri, concorsi e di realizzazione di prodotti a mezzo stampa, si è operata una revisione con l'introduzione di un unico indicatore "Numero di visualizzazioni on line". In merito agli indicatori di output relativi all'obiettivo specifico 3.1, al fine di armonizzare il set di indicatori con la strategia di comunicazione approvata, è stata prevista l'introduzione di un nuovo indicatore di realizzazione inerente le attività on line, denominato "Comunicazione on line e social".

Nel luglio 2020, a seguito della pandemia da Covid-19 è stata inoltre intrapresa una nuova iniziativa di modifica del Programma nel quadro delle azioni volte a favorire un'azione coordinata e incisiva per il contrasto e la mitigazione degli effetti sanitari, economici e sociali della pandemia, e per il rilancio economico e sociale, mobilitando tutte le risorse disponibili. Tale azione si colloca in un mutato quadro regolamentare che ha visto l'entrata in vigore del regolamento (UE) n. 460/2020 del 30 marzo 2020 e di un secondo regolamento (UE) n.558/2020 del 23 aprile 2020, per rispondere agli squilibri sanitari e socio-economici derivanti dalla diffusione del Covid-19, con i quali la Commissione intende "promuovere gli investimenti mobilitando le riserve di liquidità disponibili nei Fondi strutturali e di investimento europei per combattere immediatamente la crisi".

In ambito nazionale, 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 previste 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, 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.

Al fine di pervenire a una nuova allocazione delle risorse sulle diverse Linee d’Azione del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 è stata effettuata un’analisi del livello di maturità del parco interventi già istruito nell’ambito del PON. Nello specifico, per ciascuno degli interventi istruiti, è stata effettuata una stima di potenziale de-finanziabilità, sulla base dei seguenti criteri:

- assenza di Obbligazioni giuridicamente vincolanti (impegni in BDU),
- assenza di convenzione tra MIT e Beneficiario,
- revoche/ritiri in corso e/o previste,
- economie recuperabili.

Alla luce delle modifiche alla dotazione finanziaria del Programma e delle singole Linee d’Azione, individuate sulla base dei criteri precedentemente richiamati, si è dunque pervenuti a una proposta di revisione degli indicatori di output sinteticamente rappresentata nella seguente tabella.

Indicatori di Output	Unità di misura	Attuale Valore obiettivo (2023)	Nuovo Valore obiettivo (2023)
<b>Asse I</b>			
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
<b>Asse II</b>			
2.1-1 Superficie oggetto di intervento (piazze, 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
<b>Asse III</b>			
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 su un 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 (piazze, 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 infatti 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 del perdurare della crisi pandemica, inoltre, nel novembre 2020 si è proceduto a un'ulteriore attività di riprogrammazione sviluppata coerentemente con l'iniziativa della Commissione Europea *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. Le nuove modifiche proposte trovano piena applicazione di quanto previsto nell'ambito di tali Regolamenti attraverso le misure riportate di seguito.

1. Ampliamento del perimetro delle Azioni previste nel Programma. Tale ampliamento è inteso a supportare le operazioni volte a promuovere le capacità di risposta alla crisi, come previsto dal Regolamento (UE) n. 460/2020, tramite azioni atte a:
  - aumentare la *safety & security* degli hub di trasporto quali porti, interporti, stazioni ferroviarie promuovendo sistemi di trasporto collettivi più sicuri per i passeggeri e per i lavoratori del settore, come pure per il traffico e lo stoccaggio delle merci (es. apparecchiature per controlli sanitari digitali e verifica dell'autorizzazione a viaggiare nei terminali di trasporto, localizzazione di passeggeri che in seguito potrebbero essere identificati come positivi al Covid-19, strumenti per il monitoraggio e la gestione dei flussi dei passeggeri ecc.);
  - finanziamento dei dispositivi di protezione personale, dei presidi medico chirurgici, di materiali e strumenti per la prevenzione del contagio e di altri dispositivi e applicativi funzionali allo svolgimento del lavoro secondo modalità che garantiscano il distanziamento sociale di cui i beneficiari, le ditte di costruzione / fornitori nonché stazioni appaltanti si sono dovute dotare per garantire il normale svolgimento delle attività.

Resta inteso che il supporto alla *safety & security* degli hub di trasporto e alle azioni intraprese dagli operatori per garantire la protezione personale e la prevenzione del contagio dovrà essere parte di un intervento più ampio coerente con gli obiettivi e priorità perseguiti dal PON "Infrastrutture e Reti".

2. Adozione del cofinanziamento FESR 100%, in ragione dell'articolo 2, punto 1, del Regolamento (UE) n. 558/220, il quale prevede che - nell'ambito delle modifiche del regolamento (UE) n. 1303/2013:  
"in deroga all'articolo 60, paragrafo 1, e all'articolo 120, paragrafo 3, primo e quarto comma, su richiesta di uno Stato membro può essere applicato un tasso di cofinanziamento del 100 % alle spese dichiarate nelle domande di pagamento nel periodo contabile che decorre dal 1° luglio 2020 fino al 30 giugno 2021 per uno o più assi prioritari di un programma sostenuto dal FESR, dal FSE o dal Fondo di coesione".

Alla luce delle modifiche al perimetro delle linee di azione sulla base di tali misure, sono stati previsti nuovi indicatori di output, riferiti alle spese sostenute dai beneficiari del programma per rispondere all'emergenza sanitaria, illustrati nella seguente tabella.



Riferimento all'Azione dell'AdP	Indicatori di Output	Unità di misura	Valore obiettivo (2023)
<b>Asse I</b>			
7.1.1 e 7.1.2	CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati	€	2.000.000
7.1.5	CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati	€	1.400.000
	CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto	€	1.600.000
<b>Asse II</b>			
7.2.1 e 7.2.3	CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati	€	100.000
	CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto	€	7.800.000
	CV13- Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza COVID-19	€	2.900.000
7.3.3	CV13- Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza COVID-19	€	50.000
7.2.4	CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati	€	20.000
	CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto	€	8.000

## Il sistema di indicatori del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Il sistema di indicatori del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 è stato definito coerentemente alle disposizioni regolamentari e agli orientamenti nazionali sopra richiamati. Nelle pagine successive, per ciascun Asse, sono illustrati:

- il quadro logico di intervento attraverso la relazione tra priorità di investimento, obiettivi specifici e indicatori di risultato, linee di azione e indicatori di output;
- gli indicatori di risultato relativi a ciascun obiettivo specifico con l'indicazione dell'unità di misura, del valore di base e del relativo anno di riferimento, del valore obiettivo al 2023;
- gli indicatori di output previsti in relazione alle diverse Linee di Azione con l'indicazione della tipologia (comune/specifico), dell'unità di misura, del valore obiettivo al 2023;
- gli indicatori del quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione con l'indicazione della tipologia (finanziario/output/attuazione), dell'unità di misura, del target intermedio al 2018 e del valore obiettivo al 2023;
- le indicazioni metodologiche inerenti la definizione degli indicatori e la quantificazione dei valori di base e dei target intermedi e finali.

## Quadri di sintesi

### ASSE I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodali con investimenti nella TEN-T

#### Quadro Logico

Priorità di investimento	Obiettivo Specifico	Indicatori di Risultato	Linee d'Azione	Indicatori di Output
7a. Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T	1.1 Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza	<p>1.1-1 Capacità potenziale treni/giorno (Napoli-Bari)</p> <p>1.1-2 Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari)</p> <p>1.1-3 Capacità potenziale treni/giorno (Catania-Palermo)</p> <p>1.1-4 Tempi effettivi di percorrenza (Catania-Palermo)</p> <p>1.1-5 Indice del traffico merci su ferrovia (Merci in ingresso ed in uscita per ferrovia - tonnellate per cento abitanti)</p> <p>OT7-1 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale</p>	<p>I.1.1 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 4 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]</p> <p>I.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]</p>	<p>CO12 Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata</p> <p>CO12a Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T</p> <p>1.1-2 Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari)</p> <p>1.1-3 Km aggiuntivi di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici</p> <p>CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati</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	1.2 - Ottimizzazione del traffico aereo	<p>1.2-1 Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV)</p> <p>OT7-2 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale</p>	I.2.1 Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)	<p>1.2-1 Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)</p> <p>CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati</p> <p>CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto</p>

## **Indicatori di risultato**

Obiettivo Specifico	Indicatori di Risultato	Unità di misura	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)
1.1 Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza	1.1-1 Capacità potenziale treni/giorno (Napoli-Bari)	Treni/giorno	80	2012	200
	1.1-2 Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari)	Minuti	237	2012	222
	1.1-3 Capacità potenziale treni/giorno (Catania-Palermo)	Treni/giorno	80	2012	200
	1.1-4 Tempi effettivi di percorrenza (Catania-Palermo)	Minuti	172	2012	163
	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	11,8	2010	23,6
	OT7-1 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	24.430	2010	21.254
1.2 - Ottimizzazione del traffico aereo	1.2-1 Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV)	Minuti	0	2012	0
	OT7-2 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	24.430	2010	21.254

## **Indicatori di Output**

Indicatori di Output	Linee d'Azione	Tipologia	Unità di misura	Valore obiettivo (2023)
CO12 Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata	I.1.1	Comune	Km	233
	I.1.2			
CO12a Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	I.1.1	Comune	Km	233
	I.1.2			
1.1-2 Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari)	I.1.1	Specifico	Numero	50
	I.1.2			
1.1-3 Km aggiuntivi di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici	I.1.1	Specifico	Km	36,7
	I.1.2			
1.2-1 Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	I.2.1	Specifico	Numero	1
CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati	I.1.1	CV	€	3.400.000
	I.1.2			
	I.2.1			
CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto	I.2.1	CV	€	1.600.000

**ASSE 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 sostenere la mobilità regionale e locale sostenibile**

**Quadro Logico**

Priorità di investimento	Obiettivo Specifico	Indicatori di Risultato	Linee d'Azione	Indicatori di Output
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	2.1 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale	<p>2.1-1 Traffico container nei principali porti</p> <p>2.1-2 Tempo medio di sdoganamento</p> <p>2.1-3 Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco</p> <p>2.1-4 Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco –contenitori</p> <p>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)</p> <p>2.1-6 Traffico ferroviario merci generato da porti e interporti</p> <p>OT7-3 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale</p>	<p>II.1.1 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</p> <p>II.1.2 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</p> <p>II.1.3 Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi / piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in un'ottica di single window/one stop shop</p>	<p>2.1-1 Superficie oggetto di intervento degli accosti aggiuntivi o riqualificati</p> <p>2.1-3 Materiale rimosso (dragaggi)</p> <p>2.1-4 Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate</p> <p>2.1-5 Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari</p> <p>2.1-6 Ultimo miglio - lunghezza raccordi stradali</p> <p>2.2-2 Applicativi e sistemi informatici</p> <p>2.1-8 Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window</p> <p>CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati</p> <p>CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto</p> <p>CV13- Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza COVID-19</p>
7b. Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali	2.2 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali	<p>2.2-1 Traffico stradale monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità</p> <p>2.2-2 Traffico ferroviario monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità</p> <p>OT7-4 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale</p>	<p>II.2.1 Potenziare i collegamenti multimodali e migliorare i servizi di collegamento</p> <p>II.2.2 Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.]</p>	<p>2.1-5 Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari</p> <p>2.2-2 Applicativi e sistemi informatici</p> <p>CV13- Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza COVID-19</p>

## Indicatori di risultato

Obiettivo Specifico	Indicatori di Risultato	Unità di misura	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)
2.1 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale	2.1-1 Traffico container nei principali porti	TEU	4.115.100,00	2013	4.423.700,00
	2.1-2 Tempo medio di sdoganamento	HH	16	2014	8
	2.1-3 Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco	T/1000	174.588,00	2013	187.682,00
	2.1-4 Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco – contenitori	T/1000	7.145,00	2013	7.681,00
	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	66.963,00	2013	71.985,00
	2.1-6 Traffico ferroviario merci generato da porti e interporti	Treni giorno	52	2015	57
	OT7-3 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	24.430	2010	21.254
2.2 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali	2.2-1 Traffico stradale monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	%	0	2011	6
	2.2-2 Traffico ferroviario monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	%	41,22	2014	65,0
	OT7-4 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	Teq CO2/1000	24.430	2010	21.254

## Indicatori di Output

Indicatori di Output	Linee d'Azione	Tipologia	Unità di misura	Valore obiettivo (2023)
2.1-1 Superficie oggetto di intervento (piazze, aree logistiche, banchine)	II.1.1	Specifico	mq	300.000
2.1-2 Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati		Specifico	m	950
2.1-3 Materiale rimosso (dragaggi)		Specifico	mc	4.900.000
2.1-4 Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate		Specifico	m	750
2.1-5 Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari	II.1.2 II.2.1	Specifico	m	18.250
2.1-6 Ultimo miglio - lunghezza raccordi stradali	II.1.2	Specifico	m	17.200
2.1-8 Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010)	II.1.3	Specifico	Numero	4
2.2-2 Applicativi e sistemi informatici	II.1.3 II.2.1 II.2.2	Specifico	Numero	10
CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati	II.1.1 II.1.2 II.1.3	CV	€	120.000
CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto	II.1.1 II.1.2 II.1.3	CV	€	7.808.000
CV13- Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza COVID-19	II.1.1 II.1.2 II.2.2	CV	€	2.950.000

## ASSE III - Assistenza Tecnica

### Quadro Logico

Obiettivo Specifico	Indicatori di Risultato	Linee d'Azione	Indicatori di Output
3.1 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 Indice di capacità attuativa  3.1-2 Numero di visualizzazioni <i>online</i>	III.1.1 Supporto alle attività di programmazione e gestione del Programma attraverso attività di indirizzo, coordinamento, verifica e controllo (trasversale agli Assi Prioritari)	3.1-1 Servizi di assistenza tecnica  3.1-2 Eventi e incontri di partenariato
		III.1.2 Rafforzamento della governance multilivello del Programma	3.1-3 Prodotti informativi e pubblicitari
		III.1.3 Adeguamento e potenziamento delle competenze tecnico- amministrative degli uffici del Ministero impegnati nelle attività di programmazione, gestione, attuazione e controllo del programma	3.1-4 Comunicazione <i>online</i> e <i>social</i>  3.1-5 Prodotti della valutazione
		III.1.4 Valutazione e studi, informazione e comunicazione	3.1-6 Equivalenti a tempo pieno

### Indicatori di risultato

Obiettivo Specifico	Indicatori di Risultato	Unità di misura	Valore di base	Anno di riferimento	Valore obiettivo (2023)
3.1 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 Indice di capacità attuativa	%	12,60	2013	70,00
	3.1-2 Numero di visualizzazioni <i>online</i>	Numero	14.000	2017	395.000

### Indicatori di Output

Indicatori di Output	Tipologia	Unità di misura	Valore obiettivo (2023)
3.1-1 Servizi di assistenza tecnica	Specifico	Numero	9,00
3.1-2 Eventi e incontri di partenariato	Specifico	Numero	54,00
3.1-3 Prodotti informativi e pubblicitari	Specifico	Numero	132,00
3.1-4 Comunicazione <i>online</i> e <i>social</i>	Specifico	Numero	800,00
3.1-4 Prodotti della valutazione	Specifico	Numero	32,00
3.1-5 Equivalenti a tempo pieno	Specifico	Numero	7,00

## Note metodologiche su indicatori di risultato e output

Nel seguito si fornisce per ciascun asse e obiettivo specifico una descrizione degli indicatori adottati e della metodologia utilizzata per la stima dei target. Si sottolinea che per l'individuazione dei target al 2023 degli indicatori di output si è fatto diffusamente riferimento a costi unitari stimati sulla base di un bacino progettuale di riferimento costituito dai progetti derivanti dalla precedente programmazione e da un insieme di progetti potenzialmente ammissibili sul Programma. Data la natura degli interventi e la loro eterogeneità anche nell'ambito di una medesima tipologia di progetto, tuttavia, i costi unitari non assumono una valenza di carattere statistico e per la stima dei target si è proceduto attraverso un significativo ancoramento alle informazioni contenute nella documentazione di progetto disponibile.

### Asse I – Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodali con investimenti nella TEN-T

#### ***Obiettivo Specifico 1.1 Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza***

L'offerta di trasporto ferroviario e il livello di servizio in termini di standard di qualità, sicurezza e tempi di percorrenza richiedono interventi sia infrastrutturali sia tecnologici volti anche all'estensione della linea AV/AC Torino-Milano-Napoli (ex Corridoio I), che nel corso degli ultimi periodi di programmazione ha rappresentato un'esperienza di successo del sostegno della politica di coesione in Italia. È in tale contesto che il PO interviene, contribuendo allo sviluppo e alla modernizzazione delle direttrici prioritarie che attraversano l'Italia (Napoli-Bari, Salerno/Battipaglia-Reggio Calabria e Messina-Catania-Augusta/Palermo). Queste sezioni del Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" si candidano a finanziamento sia del PO Infrastrutture e Reti sia del "Meccanismo per collegare l'Europa" (CEF) nel periodo di programmazione 2014-2020.

In considerazione della configurazione e dell'attuale connessione tra i due nodi di Napoli e di Bari, crocevia del sistema ferroviario nazionale passeggeri e merci, in cui confluiscono sia le numerose linee essenzialmente dedicate al servizio regionale e metropolitano, sia gli itinerari merci della direttrice tirrenica, da un lato, e della direttrice adriatica e della trasversale Gioia Tauro – Taranto – Bari, dall'altro, ed in risposta alle principali criticità di una articolata rete ferroviaria che in taluni casi si innesta su aree ad elevata urbanizzazione, i principali effetti che si intende perseguire intervenendo a potenziare la Napoli-Bari sono:

- il miglioramento della competitività del trasporto merci su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza;
- il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione progressiva e prospettiva dei tempi di percorrenza e con l'aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;
- l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- la rottura dell'isolamento di vaste aree interne.

Con riferimento alla rete ferroviaria siciliana parte del Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo” (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:

- migliorare la competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali, comparabili con il trasporto su gomma, ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza (che sarà progressivo in relazione alle successive attivazioni delle sub-tratte);
- aumentare l'offerta dei servizi ferroviari;
- migliorare gli standard di sicurezza e la regolarità della circolazione.

Il completamento delle infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi appartenenti sia alla rete centrale europea sia alle reti di adduzione alla rete centrale, nonché l’estensione del sistema di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), nel corso del periodo di programmazione 2014-2020 consentiranno, tra gli altri, di conseguire i risultati in termini di riduzione dei tempi di percorrenza e miglioramento degli standard di sicurezza e affidabilità delle infrastrutture, con interventi di potenziamento, raddoppio e velocizzazione che interesseranno la rete ferroviaria portante a servizio dei flussi di traffico passeggeri e merci delle Regioni meno sviluppate.

A fronte degli obiettivi e dei risultati attesi così individuati si è stabilito di misurare le performance del Programma attraverso due indicatori di risultato – l’incremento della capacità potenziale e la riduzione dei tempi di percorrenza – applicati alle due direttrici prioritarie e un ulteriore indicatore volto a misurare l’incremento del traffico merci quale effetto di un complessivo miglioramento dell’infrastruttura ferroviaria per tale segmento di traffico. Accanto a tali indicatori vi è poi l’indicatore inerente la riduzione delle emissioni causate dal trasporto stradale e comune a tutti gli obiettivi specifici.

### **Indicatori di risultato**

#### **1.1-1 Capacità potenziale treni/giorno (Napoli-Bari) e 1.1-3 Capacità potenziale treni/giorno (Catania-Palermo)**

La capacità potenziale della linea ferroviaria esprime il livello potenziale di utilizzo dell’infrastruttura, dove tale utilizzo è la risultante di un insieme di fattori riguardanti le caratteristiche dell’infrastruttura stessa (numero dei binari e velocità di percorrenza, sistemi di segnalamento, altri fattori). L’indicatore esprime quindi la numerosità potenziale dei treni rispetto all’unità di tempo considerata. L’indicatore misura nello specifico l’incremento atteso nella capacità potenziale sulle tratte Napoli-Bari e Catania-Palermo, due tratte chiave su cui si concentrano un insieme di interventi del Programma, riguardanti sia la riqualificazione dei collegamenti, che gli impianti tecnologici.

*Fonte dei dati*

RFI – Rete Ferroviaria Italiana

*Quantificazione della baseline*



Il valore di base riferito all'annualità 2012 è pari a 80 treni/giorno per entrambe le direttrici.

#### *Quantificazione del target*

Il valore target al 2023, è individuato in 200 treni/giorno per entrambe le tratte e, frutto di una stima dell'effetto combinato dei diversi interventi di natura infrastrutturale e tecnologica previsti sulle due tratte, si traduce in un obiettivo di incremento della capacità potenziale del 150%.

#### 1.1-2 Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari) e 1.1-4 Tempi effettivi di percorrenza (Catania-Palermo)

L'indicatore "tempi effettivi di percorrenza" è rappresentativo dell'aumento dell'efficienza, in termini di riduzione dei tempi di percorrenza sulla tratta, che si può ottenere a seguito del completamento degli interventi previsti. Il valore dell'indicatore è determinato tenuto conto della migliore prestazione, ossia considerando il tempo di percorrenza sulla tratta di un treno dalla velocità commerciale più elevata in orario. L'indicatore esprime, nello specifico, i minuti necessari per percorrere le tratte prioritarie Napoli-Bari e Catania-Palermo su cui si concentrano un insieme di interventi del Programma.

#### *Fonte dei dati*

RFI – Rete Ferroviaria Italiana

#### *Quantificazione della baseline*

Il valore di base riferito all'annualità 2012 è pari a 237 e 172 minuti rispettivamente per la Napoli-Bari e la Catania-Palermo.

#### *Quantificazione del target*

Il valore target al 2023, è individuato per la Napoli-Bari in 222 minuti e per la Catania-Palermo in 163 minuti. Tali valori, risultato di una stima dell'effetto combinato dei diversi interventi di natura infrastrutturale e tecnologica previsti sulle due tratte, corrispondono a una diminuzione del tempo di percorrenza pari rispettivamente a circa il 6% e il 5%.

#### 1.1-5 Indice del traffico merci su ferrovia

L'indicatore, definito come tonnellate di merci per cento abitanti in ingresso ed in uscita per ferrovia, è orientato a cogliere il miglioramento delle performance dell'infrastruttura ferroviaria con riferimento al trasporto delle merci nelle regioni meno sviluppate.

#### *Fonte dei dati*

ISTAT

#### *Quantificazione della baseline*

Il valore di base pari a 11,8 tonnellate per cento abitanti è riferito all'annualità 2010.

#### *Quantificazione del target*

Il target al 2023, pari a 23,6 tonnellate per cento abitanti, è fissato uguale all'ultimo dato disponibile pre-crisi come obiettivo del complesso delle politiche di incentivazione della scelta ferroviaria per il trasporto merci, compresi gli interventi di natura infrastrutturale e tecnologica finanziati dal Programma. Tale obiettivo, pari al doppio dell'ultimo valore disponibile, è inoltre leggermente superiore al valore storico medio riferito al periodo 1995-2010 (20,3).

#### OT7 Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale

L'indicatore è previsto dall'Accordo di Partenariato con riferimento all'OT 7. L'indicatore viene aggiornato su base quinquennale ed è espresso in migliaia di Tonnellate (kt) equivalenti di CO<sub>2</sub>.

##### *Fonte dei dati*

ISPRA

##### *Quantificazione della baseline*

Il valore di base pari a 24.430 kt è riferito all'annualità 2010.

##### *Quantificazione del target*

Il target al 2023 è individuato in una diminuzione pari al 13%, in linea con gli obiettivi complessivi formulati a livello Paese per la strategia Europa 2020 in materia di riduzione delle emissioni di gas serra.

#### **Indicatori di output**

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

Gli indicatori – caratterizzati da un medesimo valore poiché l'infrastruttura su cui interviene il Programma ricade interamente nella rete TEN-T *core o comprehensive* – misurano la lunghezza delle tratte ferroviarie la cui qualità o capacità è stata migliorata. Sono incluse l'elettificazione, i raddoppi, l'aumento della velocità potenziale ovvero una combinazione di questi elementi. Il valore obiettivo al 2023, pari a 233 km, è stato individuato 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. A fronte di un quadro progettuale di riferimento principalmente rappresentato dagli interventi di completamento della programmazione 2007-2013 e dai nuovi Grandi Progetti ferroviari individuati in fase di elaborazione del Programma, la stima del target al 2023 è stata pari a circa 233 km di linea ricostruita o ristrutturata, con un ammontare di risorse allocato su tipologie di interventi tali da alimentare il presente indicatore pari a circa 900 milioni di euro e un costo unitario pari a circa 3,8 milioni/km.

### 1.1-2 Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari)

L'indicatore misura il numero di impianti e sistemi tecnologici realizzati per il miglioramento delle performance dell'infrastruttura ferroviaria. Il valore target al 2023, pari a 50, è stato valorizzato in funzione di una ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale. In particolare con un ammontare di risorse allocato su tipologie di interventi tali da alimentare il presente indicatore pari a circa 100 milioni di euro si è stimato un costo unitario pari a circa 2 milioni/impianto.

### 1.1-3 Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici

L'indicatore misura i chilometri addizionali di infrastruttura ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici. Il valore target al 2023, pari a 36,7 km, è stato valorizzato in funzione di una ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale.

### CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati

L'indicatore è stato individuato così come consigliato nell'ambito dell'EGESIF 20-0007- 00 del 12.05.2020 "List of programme specific indicators related to the cohesion policy response to the COVID-19 pandemic". Il target del valore dei dispositivi di protezione personali forniti è stato individuato sulla base della stima effettuata dal beneficiario ed è pari a 2 mln di euro.

## ***Obiettivo Specifico 1.2 - Ottimizzazione del traffico aereo***

Tra gli obiettivi principali a livello comunitario, vi è quello di implementare il sistema di gestione del traffico aereo del Cielo Unico Europeo (SESAR) attraverso l'incremento dei servizi ATM in Europa superando i problemi di efficienza di tale sistema di controllo, anche in vista dei crescenti maggiori volumi di traffico connessi all'allargamento dell'UE e del conseguente allargamento del mercato europeo. Lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie legate ai sistemi ATM consentirebbe infatti di superare le criticità legate al mantenimento dei livelli di sicurezza, di efficienza delle operazioni di volo e di controllo delle emissioni. Il PON ha in tal senso individuato, come progetto principale di implementazione e di sviluppo del SESAR, il Programma 4- Flight, attraverso il quale ENAV, in qualità di gestore del traffico aereo in Italia, intende contribuire alla definizione ed allo sviluppo di una piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo, che sia conforme ai requisiti europei. Attraverso lo sviluppo di tale sistema, sarà possibile offrire un servizio caratterizzato da standardizzazione e interoperabilità, che consenta di superare le criticità legate alla frammentazione dello spazio aereo, contribuendo al raggiungimento dell'obiettivo generale dell'Asse I, ovvero la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti.

Tra i principali risultati che si otterranno con lo sviluppo del sistema 4-Flight, vi è la capacità di aumentare l'efficienza in rotta e in aeroporto, attraverso il contenimento del ritardo medio di volo. Per

tale motivo l'indicatore di risultato associato all'obiettivo specifico è stato individuato nei minuti di ritardo di traffico aereo riconducibili a ENAV.

### **Indicatori di risultato**

#### **1.2-1 Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV)**

L'indicatore misura i minuti di ritardo del traffico aereo riconducibili a ENAV.

*Fonte dei dati*

ENAV

*Quantificazione della baseline*

Il valore di base riferito al 2012 è pari a 0.

*Quantificazione del target*

Il valore target al 2023, posto pari a 0, è la diretta espressione dell'obiettivo di mantenimento delle performance registrate prima della realizzazione degli interventi in un contesto di complessivo aumento stimato della domanda di traffico aereo, determinata da crescenti volumi di traffico connessi all'allargamento dell'UE e del mercato europeo.

### **Indicatori di output**

#### **1.2-1 Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)**

L'indicatore misura il numero di impianti e sistemi tecnologici realizzati relativi al miglioramento nella gestione del traffico aereo. Il valore obiettivo unitario riguarda il complesso degli interventi volti all'implementazione di un unico sistema integrato aereo (SESAR).

#### **CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati**

L'indicatore è stato individuato così come consigliato nell'ambito dell'EGESIF 20-0007- 00 del 12.05.2020 "List of programme specific indicators related to the cohesion policy response to the COVID-19 pandemic". Il target del valore dei dispositivi di protezione personali forniti è stato individuato sulla base della stima effettuata dal beneficiario ed è pari a 1,4 mln di euro.

#### **CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto**

L'indicatore comprende acquisti e adeguamenti per la messa in sicurezza dei lavoratori delle infrastrutture di controllo del traffico aeroportuale. Il target è stato individuato sulla base della stima effettuata dal beneficiario ed è pari a 1,6 mln di euro.

**Asse 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 sostenere la mobilità regionale e locale sostenibile**

---

**Obiettivo Specifico 2.1 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale**

L’incremento della capacità portuale e interportuale si pone l’obiettivo di decongestionare ed aumentare i traffici dei nodi infrastrutturali meridionali (Core e Comprehensive) 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.

In ragione di quanto richiamato, gli indicatori di risultato individuati in relazione all’obiettivo specifico consistono in un insieme di indici volti a misurare l’incremento nei traffici portuali per i diversi segmenti, l’incremento del traffico intermodale e la riduzione dei tempi di sdoganamento.

**Indicatori di risultato**

**2.1-1 Traffico container nei principali porti**

L’indicatore misura il n. di TEUS imbarcati e sbarcati nei principali porti delle Regioni meno sviluppate e, in particolare, considera il traffico TEUS relativo agli scali di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Brindisi, Bari, Taranto, Augusta, Catania e Palermo.

A fronte di una baseline di 4.115.100 (dato 2013), il target al 2023 è individuato in un incremento del 7,5% (4.423.700).

*Fonte dei dati*

Assoporti

*Quantificazione della baseline*

La baseline è individuata nel traffico registrato nei porti considerati con riferimento all’annualità 2013 ed è pari a 4.115.100 TEUs.

### *Quantificazione del target*

Il target al 2023 è stato individuato in un incremento dei traffici della portualità delle Regioni meno sviluppate pari al 7,5% che, per il segmento considerato, si traduce in un valore obiettivo di 4.423.700 TEUs movimentati.

#### 2.1-2 Tempo medio di sdoganamento

L'indicatore fa riferimento al "Time Release (TR)" che si basa sul metodo "Time Release Study" approvato dall'Organizzazione Mondiale delle Dogane (OMD) per valutare la performance di uno Stato nella facilitazione degli scambi commerciali alla frontiera. Si assume per "Tempo medio di sdoganamento" il tempo medio che intercorre tra l'arrivo della merce alla frontiera e il momento in cui viene concessa l'autorizzazione per l'immissione della merce in libera pratica (svincolo della merce).

L'indicatore è calcolato dall'Agenzia delle dogane e dei monopoli nei porti obiettivo in base ai dati risultanti dal sistema informativo AIDA (Agenzia dogane e monopoli) che registra tutte le fasi del processo di sdoganamento con i relativi tempi e attori. Il valore di base e il valore obiettivo sono riferiti alle dichiarazioni presentate presso gli uffici doganali dei porti di Brindisi, Bari, Salerno, Gioia Tauro, Reggio Calabria, Napoli, Messina, Siracusa- Augusta, Catania, Palermo e Taranto, in quanto porti interessati prioritariamente dagli interventi PON proposti.

#### *Fonte dei dati*

Agenzia delle Dogane

#### *Quantificazione della baseline*

Il valore di baseline (16 ore) viene calcolato come media ponderata delle dichiarazioni sottoposte a Controllo Automatizzato (82 %), Controllo Documentale (7 %), Controllo Scanner (1 %), Visita Merci (10%).

#### *Quantificazione del target*

Il valore obiettivo al 2023 (8 ore) è dato dalla stima di una durata media dei diversi tipi di controllo, stima che include anche le visite merci (10%), mediamente assai più lunghe e la cui velocizzazione non può essere influenzata dall'attuazione delle operazioni previste. Il valore obiettivo corrisponde pertanto ad un tempo medio di sdoganamento inferiore a 5 ore per il 90% delle dichiarazioni.

#### 2.1-3 Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco

L'indicatore di fonte ISTAT, è compreso negli indicatori per il trasporto marittimo allo scopo di soddisfare le esigenze conoscitive della direttiva europea n. 2009/42/CE. Esso indica la merce sbarcata e imbarcata per Regione nel complesso, espressa in migliaia di tonnellate.

Il target al 2023 è individuato in un incremento del 7,5% della merce sbarcata e imbarcata.

#### *Fonte dei dati*

ISTAT

#### *Quantificazione della baseline*

La baseline al 2013 è riferita al dato aggregato delle Regioni meno sviluppate rilevate (Calabria, Campania, Puglia, Sicilia).

#### *Quantificazione del target*

Il target al 2023 è stato individuato in un incremento dei traffici della portualità delle Regioni meno sviluppate pari al 7,5%.

### 2.1-4 Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco –contenitori

L'indicatore di fonte ISTAT è compreso negli indicatori per il trasporto marittimo allo scopo di soddisfare le esigenze conoscitive della direttiva europea n. 2009/42/CE. Esso indica la merce in navigazione di cabotaggio, articolata per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco, espressa in migliaia di tonnellate.

#### *Fonte dei dati*

ISTAT

#### *Quantificazione della baseline*

La baseline fissata al 2013 è riferita al dato aggregato per il solo traffico container, afferente tutti i porti nell'area LDR rilevati in quanto conformi al requisito di cui all'art.4 c.2 della succitata Direttiva (porti che trattano annualmente, nel complesso della navigazione, più di 1.000.000 di tonnellate di merci).

#### *Quantificazione del target*

Il target al 2023 è stato individuato in un incremento dei traffici della portualità delle Regioni meno sviluppate pari al 7,5%.

### 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)

L'indicatore di fonte ISTAT è compreso negli indicatori per il trasporto marittimo allo scopo di soddisfare le esigenze conoscitive della direttiva europea n. 2009/42/CE. Esso indica la merce in navigazione di cabotaggio, articolata per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco, espressa in migliaia di tonnellate. Il target al 2023 è individuato in un incremento del 7,5% della merce sbarcata e imbarcata.

#### *Fonte dei dati*

ISTAT

#### *Quantificazione della baseline*

La baseline fissata al 2013 è riferita al dato aggregato per i diversi tipi di carico ad eccezione dei contenitori (rinfuse liquide, rinfuse solide, ro-ro, altri tipi di carico), afferente tutti i porti nell'area LDR

rilevati in quanto conformi al requisito di cui all'art.4 c.2 della succitata Direttiva (porti che trattano annualmente, nel complesso della navigazione, più di 1.000.000 di tonnellate di merci).

#### *Quantificazione del target*

Il target al 2023 è stato individuato in un incremento dei traffici della portualità delle Regioni meno sviluppate pari al 7,5%.

#### 2.1-6 Traffico ferroviario merci generato da porti e interporti

A seguito degli incontri del tavolo di lavoro promosso dal Dipartimento per le politiche di coesione della Presidenza del Consiglio dei Ministri-NUVAP e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che ha coinvolto Ferrovie dello Stato Italiane e Istat, è stato deciso di riformulare l'indicatore come "Numero di treni da e per porti e interporti" associato al Risultato atteso 7.2 "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale".

#### *Fonte dei dati*

RFI

#### *Quantificazione della baseline*

Nel Dicembre del 2016 è stata prodotta una prima quantificazione dell'indicatore. Il dato è stato rilasciato in forma aggregata su scala regionale ed è stato adottato come baseline per l'anno 2015, pari a 12.902 treni con origine o destinazione porti e interporti localizzati in Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia.

#### *Quantificazione del target*

Tramite analisi ad hoc si è provveduto a stimare il valore target dell'indicatore al 2023, pari a 14.263 treni merci all'anno da e per Campania, Calabria, Puglia, Basilicata e Sicilia, equivalente ad un aumento del valore del traffico complessivo del 10,6%. Considerando un periodo lavorativo annuo di 250 giornate ciò si traduce nel passaggio dagli attuali 52 treni al giorno a 57 treni al giorno.

#### **Indicatori di output**

##### 2.1-1 Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)

L'indicatore restituisce la superficie oggetto di intervento nelle aree portuali, espressa in mq. Il valore target al 2023, pari a 300.000 mq, è stato valorizzato in funzione di una ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale. In particolare con un ammontare di risorse allocato su tipologie di interventi tali da alimentare il presente indicatore pari a circa 33 milioni di euro si è stimato un costo unitario pari a circa 112 euro/mq.

##### 2.1-2 Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati



L'indicatore restituisce la lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati oggetto di intervento nelle aree portuali, espressa in metri. Il valore target al 2023, pari a 950 m, è stato valorizzato in funzione di una ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale. In particolare con un ammontare di risorse allocato su tipologie di interventi tali da alimentare il presente indicatore pari a circa 23 milioni di euro si è stimato un costo unitario pari a circa 24.000 euro/m.

#### 2.1-3 Materiale rimosso (dragaggi)

L'indicatore misura il volume di materiale rimosso nelle aree portuali a seguito degli interventi di dragaggio espresso in metri cubi. Il valore target al 2023, pari a 4.900.000 mc, è stato valorizzato in funzione di una ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale. In particolare con un ammontare di risorse allocato su tipologie di interventi tali da alimentare il presente indicatore pari a circa 152 milioni di euro si è stimato un costo unitario pari a circa 31 euro/mc.

#### 2.1-4 Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate

L'indicatore restituisce la lunghezza delle opere di sbarramento nuove o riqualificate in relazione ai porti. Il riferimento è in particolare alle dighe foranee, per le quali sono previsti lavori di rifacimento o ripristino. Il valore target al 2023, pari a 750 m, è stato valorizzato in funzione di una ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale. In particolare con un ammontare di risorse allocato su tipologie di interventi tali da alimentare il presente indicatore pari a circa 20 milioni di euro si è stimato un costo unitario pari a circa 27.000/m.

#### 2.1-5 Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari

L'indicatore di programma restituisce la lunghezza dei raccordi ferroviari volti al miglioramento del collegamento di porti e interporti alla rete, espresso in metri. L'obiettivo al 2023 è stato stimato in funzione di una ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale. In particolare con un ammontare di risorse allocato su tipologie di interventi tali da alimentare il presente indicatore pari a circa 66 milioni di euro si è stimato un costo unitario pari a circa 3.600 euro/m, per un target complessivo al 2023 di 18.250 m.

#### 2.1-6 Ultimo miglio - lunghezza raccordi stradali

L'indicatore di programma misura la lunghezza dei raccordi stradali volti al miglioramento del collegamento di porti e interporti, espresso in metri. L'obiettivo al 2023 è stato stimato in funzione di una ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale. In particolare con un ammontare di

risorse allocato su tipologie di interventi tali da alimentare il presente indicatore pari a circa 81 milioni di euro si è stimato un costo unitario pari a circa 4.700 euro/m, per un target complessivo al 2023 di 17.200 m.

#### 2.1-8 Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010)

L'indicatore misura i punti di accesso che si intende attrezzare con una soluzione integrata Sportello Unico Doganale (SUD) National Maritime Single Window (NMSW) in modalità di interoperabilità. L'obiettivo al 2023 viene fissato a 4 in ragione delle caratteristiche dell'attività portuale svolta nelle "Aree logistiche integrate" (ALI) interessate. Trattasi, più precisamente, delle seguenti ALI: Quadrante sud orientale della Sicilia; Sistema pugliese; Area logistica campana; Quadrante Sicilia occidentale.

Gioia Tauro (e relativa ALI) risulta non ricompresa nel valore target dell'indicatore in quanto vi si svolge prevalentemente attività di *transshipment*: le merci in arrivo su grandi navi portacontainer sono trasferite su navi di minori dimensioni che le trasportano a destinazione. Pertanto, in questa tipologia di porto la numerosità delle dichiarazioni doganali digitalizzate (manifesti e importazioni) è senz'altro inferiore rispetto agli altri porti considerati.

Il target appare, quindi, maggiormente coerente con la vocazione delle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) delle Regioni Meno Sviluppate, risultando in tal modo rafforzato quanto previsto dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27/10/2015) che individua le suddette AdSP ricadenti nelle ALI, nel duplice ruolo di interlocutore di qualità del sistema e soggetto titolato alla promozione di interventi integrati di sviluppo. Le AdSP, in qualità di organismo promotore capofila, potranno infatti favorire la realizzazione dei punti di accesso integrato collegando i vari nodi tra loro e le diverse Aree ai sistemi a rete nazionale.

#### CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati

L'indicatore è stato individuato così come consigliato nell'ambito dell'EGESIF 20-0007- 00 del 12.05.2020 "List of programme specific indicators related to the cohesion policy response to the COVID-19 pandemic". Il target del valore dei dispositivi di protezione personali forniti è stato individuato sulla base della stima effettuata dai beneficiari ed è pari a 120.000 euro.

#### CV12- Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto

L'indicatore comprende acquisti e adeguamenti per la messa in sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri che transitano nelle infrastrutture portuali. Rientrano in tale aggregato le voci di spesa relative sia agli adeguamenti tecnologici effettuati dai diversi enti al fine di contenere il contagio tra i lavoratori dell'infrastruttura che agli interventi finalizzati ai controlli dei passeggeri, dei bagagli e delle merci, ai sistemi di monitoraggio della port facility e all'acquisto di strumentazione dedicata al contenimento del contagio (termo-scanner, applicazioni digitali per comunicazione tra porti e con navi, etc.). Il target è stato individuato sulla base della stima effettuata dai beneficiari ed è pari a 7.808.000 euro.

### CV13- Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza COVID-19

L'indicatore è relativo ai contratti di appalto per la realizzazione dei lavori degli interventi finanziati dal PON e riguarda gli oneri aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza sanitaria. Il target è stato individuato sulla base della stima effettuata dai beneficiari ed è pari a 2.900.000 euro.

#### ***Obiettivo Specifico 2.2 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali***

I risultati che si intendono conseguire attraverso le azioni promosse a valere sull'obiettivo specifico vertono principalmente su:

- la riduzione dei tempi di percorrenza tra le reti principali ed i nodi di interscambio (aeroporti), ovvero aumento dell'accessibilità dei nodi stessi;
- l'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.

In ragione della rilevanza, anche in termini di allocazione di risorse e di maturità progettuale, degli interventi dedicati all'ottimizzazione dei flussi di traffico tramite strumenti informatici, gli indicatori individuati in relazione all'obiettivo specifico sono volti a misurare i risultati raggiunti in tale ambito con riferimento alla modalità stradale e ferroviaria.

### **Indicatori di risultato**

#### **2.2-1 Traffico stradale monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità**

L'indicatore stima la copertura complessiva, in termini di quota % di merce trasportata, del Servizio di SmarTruck della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN). Tale servizio, finalizzato al monitoraggio flotte e alla gestione di missioni e merci per gli autotrasportatori che operano sul territorio, può essere considerato come uno dei più rappresentativi dei servizi offerti dalla PLN e, di conseguenza, i relativi dati di diffusione coerentemente utilizzabili per una quantificazione del traffico merci autotrasportato potenzialmente gestito dalla piattaforma al 2023.

#### *Fonte dei dati*

ISTAT/Uirnet

#### *Quantificazione della baseline*

Per la definizione del valore di baseline è stato considerato l'anno 2011. In tale annualità il servizio 'Smartruck', come risulta da fonte Uirnet, non risultava attivo: il valore % considerato è stato, dunque, fissato pari a zero.

#### *Quantificazione del target*

La definizione del valore obiettivo al 2023 si basa: sui dati ISTAT al 2011 relativi al traffico merci interno su strada (ton) per conto proprio e per conto terzi per regione di origine (rif. tavola 'Trasporti interni per titolo di trasporto e regione di origine'), sui dati ACI al 2011 riguardanti il parco automezzi (per conto proprio e per conto terzi) e sulle relative stime previsionali di sviluppo al 2023; sulle previsioni di copertura del servizio 'Smartruck' in termini di n° mezzi al 2023.

Sulla base delle tonnellate di merce complessivamente trasportate per regione e del quantitativo di merce mediamente trasportato per veicolo si è definita la distribuzione % degli automezzi per regione. Tale distribuzione % è stata proiettata sul numero di automezzi stimato a livello nazionale al 2023 ottenendo, di conseguenza, il quantitativo di merce potenzialmente trasportato per singola regione.

Tenuto conto delle stime Uirnet di copertura nazionale del servizio di Smartruck (per trasporti in conto proprio - 2,8%, e in conto terzi - 32%), rapportato ai mezzi stimati al 2023, si è ottenuto il numero di autotrasportatori coinvolti nel servizio e il relativo quantitativo di merce trasportata. Anche in tal caso, l'applicazione delle % di distribuzione per regione ha consentito di determinare il quantitativo di merce trasportata coperto dalla piattaforma nelle sole regioni LDR e di ottenere, in rapporto al traffico complessivo nelle stesse regioni, un valore obiettivo del 6%.

#### 2.2-2 Traffico ferroviario monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità

L'indicatore riporta la quota percentuale di traffico ferroviario monitorato all'interno del programma PIL (Piattaforma Integrata della Logistica) condotto da Ferrovie dello Stato Italiane, il cui obiettivo è di supportare sotto il profilo informativo il traffico ferroviario, favorendo lo sviluppo della logistica merci in ottica intermodale.

##### *Fonte dei dati*

Ferrovie dello Stato Italiane

##### *Quantificazione della baseline*

Il dato di baseline è riferito alla quota di traffico gestita sugli attuali nodi.

##### *Quantificazione del target*

Il valore obiettivo al 2023 rappresenta la previsione di estensione della PIL ad ulteriori nodi logistici.

#### **Indicatori di output**

##### 2.2-2 Applicativi e sistemi informatici

L'indicatore misura il numero di "Applicativi e sistemi informatici" che il Programma ha l'obiettivo di portare a realizzazione. Per Applicativi e Sistemi Informatici, si intendono infrastrutture immateriali e materiali dal carattere "auto consistente", nelle loro funzionalità, che interessino un processo complesso e completo, al netto dei dati o delle informazioni di input di cui necessitano, o dei dati di output che producono. Da questo punto di vista, un intervento può prevedere più Applicativi e Sistemi Informatici. Si auspica infatti che i progetti, in una visione complessiva di filiera, prevedano l'esistenza di più

strutture tecnologiche, seppur finalizzate a un risultato complessivo unico e armonico. Il valore target al 2023 è stato stimato sulla base di un quadro di interventi potenzialmente ammissibili a finanziamento riguardanti applicativi e sistemi informatici per il traffico ferroviario e stradale.

#### CV13- Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza COVID-19

L'indicatore è relativo ai contratti di appalto per la realizzazione dei lavori degli interventi finanziati dal PON e riguarda gli oneri aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza sanitaria. Il target è stato individuato sulla base della stima effettuata dai beneficiari ed è pari a 50.000 euro.

### **Asse III - Assistenza Tecnica**

---

#### **Indicatori di risultato**

##### 3.1-1 Indice di capacità attuativa

L'indicatore individua la percentuale degli interventi conclusi sul totale degli interventi ammessi a finanziamento. Il target è stato determinato ponendo un obiettivo migliorativo rispetto alle performance registrate nella precedente programmazione.

##### 3.1-2 Numero di visualizzazioni online

L'indicatore "Numero di visualizzazioni on line", misura gli accessi al sito internet del PON I&R 14-20. La scelta di tale indicatore permette di cogliere i riscontri ottenuti dall'attività svolta sul territorio (incontri con le scuole, concorsi, ecc.) in termini di accessi al sito internet del PON I&R 14-20.

Il target al 2023 è stato quantificato stimando un progressivo incremento annuo del 25% del totale cumulato delle visualizzazioni rispetto al numero di accessi riferiti all'annualità 2017, baseline dell'indicatore. Sulla base di tale stima si prevede quindi di raggiungere a fine periodo di programmazione un numero totale di visualizzazioni pari a 395.000.

#### **Indicatori di output**

##### 3.1-1 Servizi di assistenza tecnica

L'indicatore restituisce il numero di servizi di assistenza tecnico-specialistica e di accompagnamento attivati a favore dell'Autorità di Gestione, Autorità di Audit e Autorità di Certificazione del Programma orientati alla razionalizzazione, semplificazione e trasparenza delle procedure relative alla gestione e attuazione delle azioni e a una maggiore efficienza del PON nel suo complesso.

##### 3.1-2 Eventi e incontri di partenariato

L'indicatore restituisce il numero di eventi e incontri di partenariato istituzionale e allargato realizzati nell'ambito delle attività di gestione, sorveglianza e informazione e comunicazione del Programma.

### 3.1-3 Prodotti informativi e pubblicitari

L'indicatore restituisce il numero di prodotti informativi e pubblicitari realizzati nell'ambito delle attività di informazione e comunicazione del Programma. Il target è stato individuato sulla base delle indicazioni contenute nella Strategia di Comunicazione del Programma.

### 3.1-4 Comunicazione *online* e *social*

L'indicatore proposto conta il numero di elementi pubblicati (pagine, documenti, post, pubblicazioni, video ecc.) sul sito web dedicato (ponir.mit.gov.it e ponir.mit.gov.it/en) e sui sei canali social di seguito elencati:

[https://twitter.com/ponir\\_14\\_20](https://twitter.com/ponir_14_20);

[https://www.instagram.com/ponir\\_14\\_20/](https://www.instagram.com/ponir_14_20/);

<https://www.facebook.com/poninfrastrutturereti/>;

<https://www.youtube.com/channel/UCTCgoRTLNuTAZwxp6iULf9A> ? [https://issuu.com/ponir14\\_20](https://issuu.com/ponir14_20);

<https://www.slideshare.net/PONIR-14-20>

### 3.1-5 Prodotti della valutazione

L'indicatore restituisce il numero di prodotti valutativi realizzati nell'ambito delle attività di informazione e comunicazione del Programma. Il target è stato individuato sulla base delle indicazioni contenute nel Piano di Valutazione del Programma.

### 3.1-6 Equivalenti a tempo pieno

L'indicatore restituisce in termini di equivalente a tempo pieno (Full Time Equivalent - FTE) i contributi specialistici attivati al di fuori dei Servizi di AT a favore dell'Autorità di Gestione, Autorità di Audit e Autorità di Certificazione del Programma orientati alla razionalizzazione, semplificazione e trasparenza delle procedure relative alla gestione e attuazione delle azioni e a una maggiore efficienza del PON nel suo complesso.

## Performance Framework

### Asse I

Indicatori	Tipologia	Unità di misura	Target intermedio (2018)	Target finale (2023)
Spesa certificata	Finanziario	euro	217.297.162	1.042.500.176,00
Lavori avviati per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate	Avanzamento procedurale	Numero di operazioni attivate	14	
CO12 Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata	Output	Km		233
CO12a Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T		Km		233

### Asse II

Indicatori	Tipologia	Unità di misura	Target intermedio (2018)	Target finale (2023)
Spesa certificata	Finanziario	euro	117.447.236	470.396.505,33
Operazioni avviate per piazzali, aree logistiche, banchine - superficie oggetto di intervento	Avanzamento procedurale	Numero	2	
Operazioni avviate per accosti aggiuntivi o riqualificati		Numero	3	
Operazioni avviate per materiale rimosso (dragaggi)		Numero	3	
Operazioni avviate applicativi e sistemi informatici		Numero	8	
Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)	Output	Mq		300.000
Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati		m		950
Materiale rimosso (dragaggi)		mc		4.900.000
Applicativi e sistemi informatici		Numero		10

In linea con le indicazioni regolamentari e metodologiche richiamate in premessa, per la verifica in itinere e finale del quadro di riferimento per l'efficacia dell'attuazione, il Programma si avvale di tre tipologie di indicatori: finanziari, di avanzamento procedurale e di output.

#### Indicatori finanziari: target intermedi e finali

Per quanto riguarda gli indicatori finanziari, ovvero la spesa certificata, il target intermedio al 2018 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).

A seguito di una verifica sui livelli di spesa raggiunti nella precedente programmazione, risultati inferiori all'obiettivo di disimpegno, e dell'indicazione dell'Accordo di Partenariato di porre un target intermedio superiore a tale soglia, il target al 2018 è stato individuato in un incremento del 15% rispetto a quanto previsto per l'obiettivo n+3. Tale obiettivo di spesa certificata corrisponde a target intermedi al 2018 per gli Assi I e II del Programma rispettivamente pari a 217.297.162 e 117.447.236 euro. Il target finale al 2023 coincide invece con l'intera dotazione dei due assi prioritari, pari a 1.042.500.176,00 euro per l'Asse I e 470.396.505,33 euro per l'Asse II.

#### Indicatori di output: target finali

Per quanto riguarda l'Asse I, il target finale al 2023 è individuato in relazione all'indicatore comune di output "Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.O. 12) di cui: TEN-T (C.O. 12.a)" e stimato in 233 km. L'indicatore è rappresentativo di una quota pari a circa 900 milioni di euro, che costituisce circa 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)". Tale valore corrisponde inoltre a una percentuale di circa l'86% del budget complessivo dell'Asse I, ampiamente al di sopra della quota prevista dalle indicazioni regolamentari richiamate in premessa. La stima del target, come precedentemente illustrato, 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). Successivamente si è provveduto a un'analisi degli interventi significativi per ciascuna tipologia di intervento identificata e nella conseguente stima dei valori obiettivo tenendo conto della precedente ipotesi sulle risorse allocate.

Un'analoga metodologia è stata impiegata per l'individuazione dei target al 2023 per i quattro indicatori di output selezionati per l'Asse II: "Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)"; "Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati"; "Materiale rimosso (dragaggi)"; "Applicativi e sistemi informatici".

In merito al rispetto delle indicazioni riguardanti la rappresentatività degli indicatori selezionati, essi rappresentano realizzazioni per un valore stimato di 302 milioni di euro pari a circa il 64% del valore di Asse II.

In particolare, l'indicatore "Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)", si riferisce a interventi di importo complessivo pari a circa 33 milioni, l'indicatore "Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati" si riferisce a interventi di importo complessivo pari a circa 23 milioni, mentre l'indicatore "Materiale rimosso (dragaggi)" si riferisce a interventi di importo complessivo pari a circa € 152 milioni. L'ammontare delle risorse indicativamente allocate su tali interventi pari a circa 208 milioni di euro corrispondono a una quota del 91% della categoria "039 Porti marittimi (TEN-T)" e ad una quota del 44% della dotazione totale dell'Asse II.

L'indicatore "Applicativi e sistemi informatici" rappresenta invece realizzazioni stimate per un valore di circa 94 milioni di euro pari al 100% della categoria "044 Sistemi di trasporto intelligenti (..)" e a una quota del 20% circa della dotazione totale di Asse II.



### Indicatori di avanzamento procedurale: target intermedi

Gli obiettivi intermedi al 2018 sono individuati in relazione a indicatori di avanzamento procedurale misurati, in linea con gli orientamenti nazionali, come “numero di operazioni avviate”. Più precisamente, alla luce di quanto indicato nel “Documento tecnico per l’identificazione e computo di dati e indicatori rilevanti per i PF dei programmi sulla base delle informazioni inserite nel sistema nazionale di monitoraggio (BDU 14-20)”, l’operazione si considera avviata quando nei dati di monitoraggio validati le operazioni monitorate presentano la data di fine effettiva valorizzata in corrispondenza della fase di avanzamento procedurale di “Stipula Contratto”.

Per l’Asse I, in particolare, il target intermedio pari a 14 operazioni avviate è relativo a tutti gli interventi finanziati a valere sulle categorie di operazione “024 Ferrovie (rete centrale TEN-T)” e “025 Ferrovie (rete globale TEN-T)”, per un ammontare di risorse pari a circa 1 miliardo di euro e corrispondenti a circa il 95% delle risorse dell’Asse I.

Per l’Asse II l’obiettivo intermedio al 2018 è individuato complessivamente in 16 operazioni avviate, in relazione alle operazioni che alimentano i quattro indicatori di output sopra richiamati (“Superficie oggetto di intervento (piazze, aree logistiche, banchine)”; “Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati”; “Materiale rimosso (dragaggi)”; “Applicativi e sistemi informatici”).