



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

(2014IT16RFOP002)

Approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2020)6758 del 29 settembre 2020

Relazione di accompagnamento alla modifica del PON

Versione novembre 2020

INDICE

1.	<i>PREMESSA</i>	3
2.	<i>OBIETTIVO DELLA RIPROGRAMMAZIONE DEL PON</i>	4
3.	<i>Revisione degli Assi</i>	5
1.1	Modifiche per Asse I	5
	Ambito ferroviario	5
	Ambito SESAR	6
1.2	Modifiche per Asse II	6
	Ambito portuale e interportuale.....	6
	Ambito Single Window e ITS	8
4.	<i>Co-finanziamento 100% FESR</i>	9
5.	<i>MODIFICHE AGLI INDICATORI</i>	9
6.	<i>Conclusioni</i>	12

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 (i.e. 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).

Infatti, l'emergenza sanitaria causata dalla pandemia, ha comportato la necessità da parte degli operatori economici di mettere in campo ogni utile provvedimento e precauzione sanitaria utile per il distanziamento ed il controllo sociale. In tale contesto, risulta centrale e rilevante il tema della sicurezza dei servizi sia negli hub di trasporto sia nei cantieri, finalizzato a incrementare l'efficacia delle misure precauzionali di contenimento dell'epidemia con riferimento alle azioni da seguire in termini di modalità di accesso, sanificazione, precauzioni igieniche e dispositivi di protezione personale, gestione degli spazi comuni e sorveglianza sanitaria. Allo stesso tempo, gli operatori economici hanno dovuto adattare le modalità di svolgimento delle proprie attività, prevedendo un lavoro “da remoto” che garantisca il distanziamento sociale (i.e. *smart working* da casa), anziché dai tradizionali luoghi di lavoro (i.e. uffici, cantieri, etc.), sostenendo diverse spese (e.g. fornitura di personal computer, monitor, dispositivi per il wifi, etc.) per permettere ai propri lavoratori il proseguo delle attività secondo queste nuove modalità.

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”.

Le disposizioni previste dalla Commissione Europea nell'ambito della *Coronavirus Response Initiative* trovano assoluta coerenza con la necessità espressa a livello europeo di sostenere il settore dei trasporti e delle infrastrutture e contribuire alla sua ripresa. Diviene indispensabile, infatti, agire nel solco dell'attuale assetto strategico di riferimento, attraverso il sostegno ed il rafforzamento delle azioni avviate su cui è senz'altro necessario agire facilitando l'operatività degli *stakeholder* interessati.

I regolamenti comunitari sopra esposti, infatti, prevedono una serie di misure volte a mobilitare rapidamente risorse provenienti dai fondi strutturali per permettere ai Paesi di avere maggiore liquidità e

dare una risposta rapida alla crisi causata dalla pandemia Covid-19. La CE ha, infatti, introdotto un meccanismo di flessibilità, che prevede, tra le diverse disposizioni:

- la possibilità di applicare un tasso di cofinanziamento UE del 100% alle spese dichiarate nelle domande di pagamento nel periodo contabile che decorre dal 1° luglio 2020 fino al 30 giugno 2021;
- l'ammissibilità delle spese per le operazioni volte a promuovere le capacità di risposta alle crisi nel contesto dell'epidemia di COVID-19 sostenute dal 1° febbraio 2020.

2. OBIETTIVO DELLA RIPROGRAMMAZIONE DEL PON

Considerato lo scenario sopra esposto, la presente riprogrammazione interviene quale conseguenza della necessità di mettere in pratica ogni utile azione volta a fronteggiare l'emergenza covid-19 sostenendo il settore dei trasporti e delle infrastrutture e garantendo maggiore liquidità.

Le modifiche proposte dalla riprogrammazione trovano piena applicazione di quanto previsto nell'ambito dei Regolamenti (UE) nn. 460/2020 del 30 marzo 2020 e 558/2020 del 23 aprile 2020 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 e 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 di ciò, il presente documento dettaglia i seguenti aspetti:

1. Modifiche intervenute nel perimetro dell’Asse I “Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T” al fine di estendere l’ambito di applicazione delle Azioni per consentire il finanziamento di interventi volti a fronteggiare l’emergenza Covid-19 e a garantire la sicurezza delle persone contrastando, al contempo, la diffusione della pandemia;
2. Modifiche intervenute nel perimetro dell’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 favorire la mobilità regionale e locale sostenibile” al fine di estendere l’ambito di applicazione delle Azioni per consentire il finanziamento di interventi volti a fronteggiare l’emergenza Covid-19 e a garantire la sicurezza delle persone contrastando, al contempo, la diffusione della pandemia;
3. Modifiche al Programma ai fini dell’applicazione del cofinanziamento 100% FESR.

3. Revisione degli Assi

1.1 Modifiche per Asse I

Ambito ferroviario

Nell’ambito della rete TEN-T e delle categorie di operazione ‘024 Ferrovie (rete centrale TEN-T)’ e ‘025 Ferrovie (rete globale TEN-T)’, i fondi del Programma saranno indirizzati verso misure, relative alla modalità di trasporto ferroviaria, che concorrono all’obiettivo di **umentare i livelli di *safety&security* degli hub di trasporto ferroviario**, rimuovendo le condizioni di rischio, ad esempio attraverso l’implementazione di sistemi e strumenti dedicati al contenimento, monitoraggio e prevenzione dei contagi (e.g. controllo accessi, controllo sanitario passeggeri, ristrutturazione spazi “critici”, etc.).

Inoltre, al fine di garantire il normale svolgimento delle attività legate ai cantieri, saranno promosse le operazioni volte all’acquisto di dispositivi di protezione personale, dei materiali per la prevenzione del contagio e di altri dispositivi funzionali allo svolgimento del lavoro secondo modalità che garantiscono il distanziamento sociale di cui i beneficiari, le ditte di costruzione, i fornitori in generale e le stazioni appaltanti si sono dovuti dotare e continueranno a dotarsi, in quanto funzionali all’attuazione delle operazioni selezionate considerato il mutato contesto epidemiologico. Il supporto alla *safety e 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”.

Le risorse del PON nell’ambito dell’aumento dei livelli di sicurezza sarebbero attivate attraverso l’**Asse I – Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T** e, in particolare, attraverso la seguente priorità di investimento 7a “Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T”.

L'Obiettivo specifico, già attivo all'interno dell'Asse I, a cui risponderebbero le iniziative volte ad aumentare la *safety & security* degli hub di trasporto **ferroviario** e l'acquisto di materiali per la prevenzione del contagio (inclusi i dispositivi funzionali allo svolgimento delle attività lavorative garantendo al contempo il distanziamento sociale), è "Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza" (Cfr. R.A. 7.1).

Le priorità di investimento e il risultato atteso obbediscono già a due principi ordinatori e relative Azioni all'interno delle quali si inquadrebbe l'ammissibilità di interventi per l'aumento della sicurezza degli hub di trasporto ferroviario:

- 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 direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale] (Cfr. AdP - **Azione 7.1.1**);
- Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete globale] (Cfr. AdP - **Azione 7.1.2**).

Ambito SESAR

Nell'ambito dell'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del Cielo Unico Europeo (SESAR) e della categoria di operazione '044 Sistemi di trasporto intelligenti', al fine di garantire il normale svolgimento delle attività legate ai cantieri, saranno promosse le operazioni volte all'acquisto di dispositivi di protezione personale, dei materiali per la prevenzione del contagio e di altri dispositivi funzionali allo svolgimento del lavoro secondo modalità che garantiscano il distanziamento sociale, di cui le ditte di costruzione, i fornitori in generale e le stazioni appaltanti si sono dovuti dotare e continueranno a dotarsi, in quanto funzionali all'attuazione delle operazioni selezionate considerato il mutato contesto epidemiologico.

Le risorse del PON nell'ambito dell'aumento dei livelli di sicurezza sarebbero attivate attraverso l'**Asse I – Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T** e, in particolare, attraverso la seguente priorità di investimento 7c "Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile".

L'Obiettivo specifico, già attivo all'interno dell'Asse I, a cui le iniziative risponderebbero è "Ottimizzazione del traffico aereo" (Cfr. RA 7.5) con relativa azione "Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)" (Cfr. 7.5.1)

1.2 Modifiche per Asse II

Ambito portuale e interportuale

Nell'ambito della rete TEN-T e delle categorie di operazione '035 Trasporti multimodali (RTE-T)' e 039 'Porti marittimi (RTE-T)' è indispensabile veicolare risorse per l'acquisto dei dispositivi di protezione personale, dei materiali per la prevenzione del contagio e di altri dispositivi funzionali allo svolgimento del lavoro secondo modalità che garantiscano il distanziamento sociale e, più in generale, verso iniziative di *safety & security* che riguardano i seguenti due ambiti principali:

- adeguamento aree, facility ed edifici per consentire il distanziamento sociale;
- individuare spazi ed edifici per adeguati controlli sanitari dei passeggeri con la creazione di percorsi e corridoi sicuri, segnatamente per la gestione dei flussi in provenienza da paesi a rischio o contaminati.

In particolare, nell'ambito dei porti, interporti e piastre logistiche, sarà possibile prevedere iniziative volte a:

- controllo accessi (recinzioni, barriere e/o tornelli, identificazione del personale, controlli all'ingresso su camion, autoveicoli);
- controlli sanitari sui passeggeri;
- accelerazione dei processi di digitalizzazione per operazioni amministrative e doganali;
- individuazione di aree ad accesso limitato o «critiche»;
- movimentazione e carico/scarico delle merci e relativi controlli;
- movimentazione bagagli passeggeri (es. utilizzo scanner per bagagli);
- monitoraggio della *port facility* in relazione a scenari di rischio individuati;
- organizzazione della sicurezza (sorveglianza) e mitigazione delle vulnerabilità;
- comunicazioni interne ed esterne e correlate strumentazioni/modalità (e.g. apparati radio, sistemi infotelematici, etc.);
- progettazione e lavori per aree (i.e. nuovi punti di ancoraggio) dedicate agli screening sanitari e riorganizzazione aree interne al porto;
- acquisto di strumentazione dedicata al contenimento, monitoraggio e prevenzione del contagio (termo-scanner, applicazioni digitali per comunicazione tra porti e con navi, etc.).

Le iniziative di cui sopra si potrebbero inquadrare nell'ambito dell'**Asse II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili** e, in particolare, attraverso la seguente priorità di investimento:

- 7c "Sviluppando e migliorando sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

L'Obiettivo specifico, già attivo all'interno dell'Asse II, a cui le iniziative che si intende supportare risponderebbero, è il seguente:

- Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (Cfr. RA 7.2)

Le relative **Azioni** all'interno delle quali si inquadrebbe l'ammissibilità di interventi per l'aumento della sicurezza sarebbero le seguenti:

- 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 (Cfr. AdP 7.2.1);
- Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema (Cfr. AdP 7.2.3).

Ambito Single Window e ITS

Nell'ambito della categoria di operazione '044 Sistemi di trasporto intelligenti', al fine di garantire il normale svolgimento delle attività legate ai cantieri, saranno promosse le operazioni volte all'acquisto dei dispositivi di protezione personale, dei materiali per la prevenzione del contagio e di altri dispositivi funzionali allo svolgimento del lavoro secondo modalità che garantiscano il distanziamento sociale di cui i beneficiari, le ditte di costruzione, i fornitori in generale e le stazioni appaltanti si sono dovuti dotare e continueranno a dotarsi, in quanto funzionali all'attuazione delle operazioni selezionate considerato il mutato contesto epidemiologico. Inoltre, saranno promosse azioni atte a aumentare la *safety & security* degli hub di trasporto quali porti, interporti e stazioni ferroviarie, oggetto di interventi ITS, 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.

Le iniziative di cui sopra si potrebbero inquadrare nell'ambito dell'**Asse II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili** e, in particolare, attraverso la seguente priorità di investimento:

- 7b "Migliorare la mobilità regionale, per mezzo del collegamento dei nodi secondari e terziari all'infrastruttura della TEN-T, compresi i nodi multimodali";
- 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 e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile.

L'Obiettivo specifico, già attivo all'interno dell'Asse II, a cui tali iniziative risponderebbe

- Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (Cfr. RA 7.3) per la priorità di investimento 7b;
- Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (Cfr. RA 7.2) per la priorità di investimento 7c.

Le relative **azioni** all'interno delle quali si inquadrebbe l'ammissibilità di interventi per l'aumento della sicurezza sarebbero le seguenti:

- Realizzazione piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone (principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc) (Cfr. AdP 7.3.3-Priorità di Investimento 7b);
- 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 marittimi, ecc.) in un'ottica di single window/one stop shop (Cfr. AdP 7.2.4)-Priorità di Investimento 7c).

Con riferimento a tutte le iniziative sopra riportate, il supporto alla *safety e 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".

4. Co-finanziamento 100% FESR

In linea con quanto stabilito dall'emendamento regolamentare 2, punto 1, del Regolamento (UE) n. 558/2020 del 23 aprile 2020 che consente – su richiesta dello Stato membro – un incremento temporaneo del tasso di cofinanziamento al 100% a livello di asse prioritario per il periodo contabile 2020-2021 e in coerenza con quanto previsto dal Decreto Legge 34/2020 che all'art. 242 contiene specifiche disposizioni per il contributo dei Fondi Strutturali al contrasto dell'emergenza COVID-19, l'Amministrazione intende avvalersi, nell'ambito della presente proposta di riprogrammazione, dell'opzione relativa all'incremento del tasso di cofinanziamento UE al 100% con riferimento a tutti gli Assi del Programma.

L'applicazione del tasso di cofinanziamento UE al 100% comporterà la possibilità di ottenere la disponibilità di risorse afferenti al Fondo di Rotazione che confluiranno nel Programma Operativo Complementare (POC) al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, consentendo la completa realizzazione degli interventi programmati in ambito PON.

Pertanto, la tabella "Tabella 18a: Piano di finanziamento" viene modificata aderendo all'opzione del cofinanziamento 100% FESR tramite flag inserito nella colonna della tabella denominata "TASSO DI COFINANZIAMENTO DEL 100% PER IL PERIODO CONTABILE 2020-2021". Si riporta di seguito la versione aggiornata della tabella.

Asse prioritario	Fondo	Categoria di regioni	Base di calcolo del sostegno dell'Unione (Costo totale ammissibile o spesa pubblica ammissibile)	Sostegno dell'Unione (a)	Contropartita nazionale (b) = (c) + (d)	Ripartizione indicativa della contropartita nazionale		Finanziamento totale (e) = (a) + (b)	Tasso di cofinanziamento (f) = (a) / (e) (2)	TASSO DI COFINANZIAMENTO DEL 100% PER IL PERIODO CONTABILE 2020-2021 (3)	Contributo BEI (g)	Dotazione principale		Riserva di efficacia dell'attuazione		Importo della riserva di efficacia dell'attuazione in percentuale del sostegno dell'Unione (l) = (j) / (a) * 100
						Finanziamento pubblico nazionale (c)	Finanziamento nazionale privato (d) (1)					Sostegno dell'Unione (h) = (a) - (j)	Contropartita nazionale (i) = (b) - (k)	Sostegno dell'Unione (j)	Contropartita nazionale (k) = (b) * (l) / (a)	
I	FESR	Meno sviluppate	Pubblico	781.875,132,00	260.625,044,00	260.625,044,00	0,00	1.042.500,176,00	75,0000000000%	✓	0,00	711.475,781,00	237.158,594,00	70.399,351,00	23.466,450,00	9,00%
II	FESR	Meno sviluppate	Pubblico	352.797,379,00	117.599,126,00	117.599,126,00	0,00	470.396,505,00	75,0000000053%	✓	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	75,000000485%	✓	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	75,0000000032%		0,00	1.102.923.160,00	367.641,053,00	70.399,351,00	23.466,450,00	6,00%
Totale generale				1.173.322.511,00	391.107,503,00	391.107,503,00	0,00	1.564.430,014,00	75,0000000032%		0,00	1.102.923.160,00	367.641,053,00	70.399,351,00	23.466,450,00	

5. MODIFICHE AGLI INDICATORI

Alla luce delle modifiche al perimetro delle linee di azione indicate nei precedenti paragrafi sono stati previsti nuovi indicatori di output, riferiti alle spese sostenute dai beneficiari del programma per rispondere all'emergenza sanitaria, che si riportano di seguito:

Riferimento azione dell'AdP	Indicatori di Output	Unità di misura	Valore obiettivo (2023)
Asse I			
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
Asse II			
7.2.1 e 7.2.3	CV1- Valore dei dispositivi di protezione personali acquistati	€	300.000
	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	€	3.450.000
7.3.3	CV13- Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza nei 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

Tali indicatori sono stati individuati a seguito di una ricognizione delle spese sostenute per contenere la diffusione del virus effettuata presso i beneficiari degli interventi. Il dettaglio della spesa fornito riguarda l'ammontare sostenuto e previsto nel 2020 e nel 2021.

Per quanto riguarda l'asse I si propone per gli interventi ferroviari l'inserimento dell'indicatore:

- CV1 - Valore dei dispositivi di protezione personali forniti (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 risultante dalla stima effettuata dal beneficiario è pari a 2 mln.

Con riferimento all'asse II, per la linea di azione dedicata al potenziamento delle infrastrutture e delle attrezzature portuali le spese sostenute in risposta alla crisi sanitaria sono dettagliate in tre indicatori:

- CV1 - Valore dei dispositivi di protezione personali forniti (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");
- CV12 - Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto;
- CV13 - Oneri e costi aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza COVID-19.

Il primo indicatore riguarda l'acquisto di dispositivi di protezione personali e di materiali per la prevenzione del contagio. Il valore target definito secondo le modalità indicate è pari a € 300.000. Il secondo 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 valore target è stato stimato essere pari a € 7.800.000. Infine, il terzo indicatore è strettamente legato al contratto 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. Con riferimento ai soli interventi portuali il target previsto al 2023 è pari a 3.450.000.

Riguardo alla linea di azione dedicata all' info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone, l'indicatore proposto attiene agli oneri aggiuntivi per la sicurezza dei cantieri dovuti all'emergenza sanitaria. Dalla ricognizione effettuata presso i beneficiari il valore target è pari a 50.000.

Infine, nell'ambito della linea di azione sulla single window si propone l'inserimento di due indicatori:

- CV1 - Valore dei dispositivi di protezione personali forniti;
- CV12 - Valore degli interventi per la messa in sicurezza degli hub di trasporto

Riguardo ai materiali per la prevenzione del contagio il valore target stimato è pari a 20.000 euro mentre con riferimento agli interventi di safety & security degli hub di trasporto quali porti, interporti e stazioni ferroviarie, oggetto di interventi ITS, il valore obiettivo è di 8.000 euro.

6. Conclusioni

La rimodulazione del Programma consistente in un ampliamento dell'ambito di intervento delle azioni già previste, applicato all'Asse I e all'Asse II del Programma e nasce dall'esigenza di rispondere agli sconvolgimenti economico-sociali derivanti dal diffondersi della pandemia da Covid-19 senza andare ad alterare la distribuzione della dotazione finanziaria prevista.

Per quanto la rimodulazione proposta non sembri alterare gli equilibri del Programma originariamente sottoposto a VAS e approvato e, pertanto, appaia non produrre effetti ambientali significativi rispetto a quanto già valutato con la procedura di VAS precedentemente svolta, sarà avviato, parallelamente alla riprogrammazione in atto, un confronto con l'Autorità Competente, accompagnato da una relazione sugli effetti ambientali della riprogrammazione in atto, finalizzato a verificare la sussistenza delle condizioni per l'attivazione di una procedura di *screening* avente ad oggetto le modifiche apportate.