

GLOSSARIO INDICATORI DI RISULTATO E DI OUTPUT

Premessa

Questo documento definisce gli indicatori di risultato e di output selezionati per il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020. Per ciascun oggetto, si riportano la definizione dell'indicatore, le modalità di calcolo di baseline (per gli indicatori di risultato) e valori target al 2023, la puntualizzazione di altri aspetti metodologici di caso in caso rilevanti.

1. INDICATORI DI RISULTATO

Gli indicatori di risultato del Programma sono selezionati ai fini di rappresentare, per ciascun obiettivo specifico, i cambiamenti attesi dalle azioni programmate.

Il modo in cui sono selezionati gli indicatori di risultato individua elementi adatti a riassumere sia i risultati diretti, che quelli indiretti o di contesto delle azioni programmate. Ciascun intervento nel settore dei trasporti e della mobilità mira infatti al raggiungimento di effetti di sistema ed è quindi orientato sia a raggiungere risultati più direttamente connessi alla realizzazione dell'operazione (ad es. per un intervento ferroviario, la riduzione dei tempi di percorrenza di una tratta) sia soprattutto a generare esternalità virtuose sul sistema che sono fortemente dipendenti, oltre che dalla realizzazione dell'intervento, dall'azione concomitante – positiva o negativa - di fattori di contesto e del mercato stesso (è il caso ad es. dell'aumento del traffico merci per ferrovia su specifica area). Nel caso del PON Infrastrutture e reti, i principali risultati attesi possono sintetizzarsi proprio nell'incentivazione dei poli logistici dell'Italia meridionale e quindi nella risultante crescita del traffico merci sostenibile lungo le direttrici trans-europee.

Sia che si configuri pertanto un legame più prossimo o meno prossimo alle specifiche realizzazioni previste dal Programma, l'elemento caratterizzante dell'indicatore di risultato consiste nel rappresentare gli obiettivi strategici del Programma e quindi di essere reattivo alle politiche poste in essere dal Programma.

Questo è il criterio principale con il quale gli indicatori di risultato sono stati selezionati in relazione agli obiettivi specifici per ciascun Asse del Programma.

Di seguito vengono definiti in dettaglio i singoli indicatori, le modalità di calcolo e le modalità di fissazione di baseline e target al 2023.

1.1 Indicatori di risultato per l'Asse 1 'Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T'

Priorità d'investimento 7.a

Obiettivo specifico 1.1 (R.A. 7.1) – 'Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza'

Capacità potenziale treni/giorno (Napoli-Bari)

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 (nel caso, al giorno). Questo indicatore misura nello specifico la capacità potenziale sulla tratta Napoli/Bari, una delle tratte-chiave su cui si concentrano un insieme di interventi del Programma, riguardanti sia la riqualificazione dei collegamenti, che gli impianti tecnologici. L'indicatore è riferito alle tratte della Napoli-Bari incluse nel PON 2014-2020 (escluso il Nodo di Bari- Bari Sud). Il valore baseline, fissato per l'anno 2012 è pari a 80 treni/giorno. Il valore target al 2023, fissato a 200 treni/giorno, evidenzia un incremento stimato sulla capacità potenziale della linea del 150%.

Capacità potenziale treni/giorno (Palermo-Catania)

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 (nel caso, al giorno). Questo indicatore misura nello specifico la capacità potenziale sulla tratta Palermo/Catania, una delle tratte-chiave su cui si concentrano un insieme di interventi del Programma, riguardanti sia la riqualificazione dei collegamenti, che gli impianti tecnologici.. Il valore baseline, fissato per l'anno 2012 è pari a 80 treni/giorno..... Il valore target al 2023 fissato a 200 treni/giorno evidenzia un incremento stimato sulla capacità potenziale della linea del 150%. .

Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari)

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. Questo indicatore esprime, nello specifico, i minuti

necessari per percorrere la tratta Napoli/Bari, una delle tratte-chiave su cui si concentrano un insieme di interventi del Programma (riguardanti sia la riqualificazione dei collegamenti che gli impianti tecnologici). Il valore baseline, fissato per l'anno 2012 è pari a 237 minuti¹, considerato acquisito il recupero di tempo di percorrenza per effetto dell'attivazione dei progetti Raddoppio Cervaro-Bovino, del ripristino itinerario merci a Foggia e della velocizzazione Napoli-Bari. Il valore target al 2023, fissato a 222 minuti², evidenzia una riduzione stimata dei tempi di percorrenza di circa il 6%.

Tempi effettivi di percorrenza (Palermo-Catania)

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. Questo indicatore esprime, nello specifico, i minuti necessari per percorrere la tratta Palermo/Catania, una delle tratte-chiave su cui si concentrano un insieme di interventi del Programma (riguardanti sia la riqualificazione dei collegamenti che gli impianti tecnologici). Il valore baseline, fissato per l'anno 2012 è pari a 172 minuti³. Il valore target al 2023, fissato a 163,50 minuti⁴, evidenzia una riduzione stimata dei tempi di percorrenza di circa il 5%.

7,27%.

Indice del traffico merci su ferrovia (Merci in ingresso ed in uscita per ferrovia - tonnellate per cento abitanti)

L'indicatore conta le merci in ingresso e in uscita per il traffico ferroviario rispetto alla popolazione (100 abitanti). Questo indicatore è incluso nella banca dati per le politiche di sviluppo ISTAT-DPS (con cod. 170), l'indicatore presente nella banca dati espone valori annuali dal 1995 ad oggi. La fonte dell'indicatore è l'ISTAT, che elabora informazioni provenienti da Trenitalia. I valori di baseline sono quelli rilevati per l'anno 2010 (11,8). A fronte di un forte calo del traffico merci ferroviario in area LDR indicato dall'ultima rilevazione disponibile (11,8) rispetto alle precedenti rilevazioni, l'obiettivo al 2023 viene stimato come uguale al penultimo dato disponibile (2007: 23,6), ponendosi come obiettivo, guardando al superamento della flessione di mercato, l'incentivazione della scelta ferroviaria per il trasporto merci risultante dagli interventi realizzati. Tale obiettivo, pari al doppio dell'ultimo valore disponibile, non è distante dal valore storico medio riferito al periodo 1995-2010 (20,3).

¹ Fonte: Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) Napoli-Bari-Lecce/Taranto.

² Ibidem.

³ Fonte: Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) Messina-Catania-Palermo.

⁴ Ibidem.

Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale

Questo indicatore è previsto dall'Accordo di Partenariato con riferimento all'OT 7. L'indicatore, di fonte ISPRA, viene aggiornato su base quinquennale ed è espresso in migliaia di Tonnellate (kt) equivalenti di CO₂. A fronte dell'ultima rilevazione disponibile al 2010, assunta come baseline per l'area LDR (24.430 kt), si ipotizza una diminuzione al 2023 di un valore pari al 13% (3.176), quindi in linea con gli obiettivi complessivi formulati a livello Paese per la strategia Europa 2020 in materia di riduzione delle emissioni di gas serra. Il nuovo valore atteso al 2023 è pertanto di 21.254 kt.

Obiettivo specifico 1.2 (R.A. 7.5) – 'Ottimizzazione del traffico aereo'

Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV)

L'indicatore conta i minuti di ritardo del traffico aereo riconducibili a ENAV. In questo caso, l'indicatore è espressione dell'obiettivo, posto dal programma SESAR, di trasformazione nella gestione del traffico aereo in un contesto di complessivo aumento stimato della domanda di traffico aereo. Ponendosi pertanto il tema della capacità, questa trova modalità di misurazione nei minuti di ritardo del traffico aereo causa ENAV. Il valore *baseline* è rilevato come 0 (2012) e l'obiettivo consiste nel mantenere tale valore uguale a 0 nel 2023 a fronte di forti incrementi dei livelli di traffico commerciale. Il riferimento completo è riportato nel documento 'LSSIP (Local single sky implementation plan), Italian Plan', oggetto di aggiornamento annuale.

Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale

Vedasi definizione per Obiettivo specifico 1.1

1.2 Indicatori di risultato per l'Asse 2 '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'

Priorità d'investimento 7.c

Obiettivo specifico 2.1 (R.A. 7.2) – 'Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale'

Traffico container nei principali porti

Questo indicatore conta il n. di TEUS imbarcati e sbarcati nei principali porti delle Regioni LDR. A fronte di una baseline di 4.115.100 (dato 2013), si prevede un incremento del 7,5% al 2023 (4.423.700). L'indicatore, calcolato sulla base dei dati Assoporti aggiornati annualmente, considera il traffico TEUS relativo agli scali di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Brindisi, Bari, Taranto, Augusta, Catania e Palermo.

Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco

L'indicatore di fonte ISTAT, è compreso negli indicatori per il trasporto marittimo (tav. 17), 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. La baseline al 2013 è riferita al dato aggregato delle Regioni LDR rilevate (Calabria, Campania, Puglia, Sicilia). L'obiettivo al 2023 configura una previsione di incremento del 7,5% della merce sbarcata e imbarcata.

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 (tav. 10), 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. 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). L'obiettivo al 2023 configura una previsione di incremento del 7,5% della merce sbarcata e imbarcata.

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 (tav. 10), 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. 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). L'obiettivo al 2023 configura una previsione di incremento del 7,5% della merce sbarcata e imbarcata.

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". Nel Dicembre del 2016 è stata prodotta dal Gruppo FS 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. Il Gruppo FS precisava che, ai sensi dell'Art. 11, comma 7 del Decreto legislativo 15 Luglio 2015, n. 112, sugli obblighi di riservatezza del Gestore dell'Infrastruttura, possono essere comunicati soltanto gli indicatori ottenuti attraverso la somma di dati relativi ad almeno tre imprese ferroviarie, mentre per l'indicatore relativo alla Sicilia, quest'ultimo è stato prodotto dopo esplicita liberatoria verso RFI da parte dell'unica impresa ferroviaria che ha effettuato traffico.

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 Sicilia⁵.

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.

⁵ La quantificazione del valore target è stata comunicata dall'Autorità di Gestione del PON alla DG della Politica regionale e urbana, all'Agenzia per la Coesione Territoriale e alla Presidenza del Consiglio dei Ministri il 15/05/2017.

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. Attualmente il 99,92% delle dichiarazioni doganali è trattato elettronicamente, pertanto il dominio osservato è altamente rappresentativo dell’operatività delle dogane.

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%). 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. Pertanto, se la stima-obiettivo al 2023 è complessivamente di 8 ore, tale valore corrisponde ad un tempo medio di sdoganamento inferiore a 5 ore per il 90% delle dichiarazioni.

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.

Pur prevedendosi ai fini del Programma un aggiornamento annuale dell’indicatore in concordanza con le tempistiche dei RAE, si evidenzia che l’Agenzia Dogane e Monopoli fornisce aggiornamenti con cadenza semestrale per l’indicatore in oggetto.

Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale

Vedasi definizione per Obiettivo specifico 1.1

Priorità d’investimento 7.b

Obiettivo specifico 2.2 (R.A. 7.3) – ‘Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale’

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.

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.

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%.

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. Il dato di baseline è riferito alla quota di traffico gestita sugli attuali nodi. Il valore obiettivo al 2023 rappresenta la previsione di estensione della PIL ad ulteriori nodi logistici. L'indicatore viene aggiornato annualmente in base ai dati di FSI.

Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale

Vedasi definizione per Obiettivo specifico 1.1

1.3 Indicatori di risultato per l'Asse 3 'Assistenza tecnica'

Obiettivo specifico 3.1

Indice di capacità attuativa

L'indicatore misura, in termini percentuali, gli interventi conclusi sul totale degli interventi ammessi a finanziamento. Il valore baseline (12,6%) viene fissato tramite la rilevazione 2013 del medesimo indicatore riferito al PON 2007-2013. L'obiettivo al 2023 viene fissato al 70%, ponendosi pertanto un obiettivo equivalente a quello del precedente PON.

Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR-TV

L'indicatore restituisce la percentuale di cittadini raggiunti dalle iniziative di comunicazione del Programma, con riferimento al mezzo TV. La baseline (80,2%) viene fissata sulla rilevazione 2013 (afferente le iniziative di comunicazione del precedente PON 2007-2013). L'obiettivo al 2023 viene fissato in 88%, stimando quindi un incremento di circa il 10% rispetto al precedente Programma per le iniziative di comunicazione TV.

Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR - Radio

L'indicatore restituisce la percentuale di cittadini raggiunti dalle iniziative di comunicazione del Programma, con riferimento al mezzo radio. La baseline (21%) viene fissata sulla rilevazione 2013 (afferente le iniziative di comunicazione del precedente PON 2007-2013). L'obiettivo al 2023 viene fissato in 23%, stimando quindi un incremento di circa il 10% rispetto al precedente Programma per le iniziative di comunicazione radio.

Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR -Impiantistica esterna

L'indicatore restituisce la percentuale di cittadini raggiunti dalle iniziative di comunicazione del Programma, con riferimento all'impiantistica esterna. La baseline (82%) viene fissata sulla rilevazione 2013 (afferente le iniziative di comunicazione del precedente PON 2007-2013). L'obiettivo al 2023 viene fissato in 90%, stimando quindi un incremento di circa il 10% rispetto al precedente Programma per le iniziative di comunicazione su impiantistica esterna.

Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR –Internet

L'indicatore restituisce la percentuale di cittadini raggiunti dalle iniziative di comunicazione del Programma, con riferimento al mezzo internet. La baseline (43%) viene fissata sulla rilevazione 2013 (afferente le iniziative di comunicazione del precedente PON 2007-2013). L'obiettivo al 2023 viene fissato in 50%, stimando quindi un incremento di circa il 16% rispetto al precedente Programma per le iniziative di comunicazione internet.

2. INDICATORI DI OUTPUT

Gli indicatori di output del Programma sono articolati per priorità d'investimento e sono identificati allo scopo di consentire la corretta quantificazione di tutte le realizzazioni del Programma. Una logica di semplificazione ha condotto a cercare di contenere il numero complessivo di indicatori, sviluppando un set che è adatto ad essere utilizzato, in previsione, per tutti gli interventi del Programma. Dal punto di vista metodologico, l'individuazione dei valori target è avvenuta attraverso due successivi passaggi. Il primo ha previsto una stima dell'allocazione delle risorse internamente ai due assi sulle diverse tipologie di intervento, che per l'asse I sono state prevalentemente ricondotte a nuove realizzazioni, incremento della performance di linee esistenti, interventi tecnologici, mentre per l'asse II afferiscono a collegamenti di ultimo miglio stradale e ferroviario, dragaggi, interventi di consolidamento e messa in sicurezza delle strutture esistenti. Il secondo passaggio ha riguardato un'analisi degli interventi significativi per ciascuna tipologia di intervento identificata, attraverso lo studio della documentazione progettuale e interviste con gli operatori/ i potenziali beneficiari e nella conseguente stima dei relativi output tenendo conto della precedente ipotesi sulle risorse allocate.

Si è data priorità, nella selezione degli indicatori di output, all'uso degli indicatori comuni ex Reg. CE 1301/2013. Tuttavia le analisi effettuate hanno portato a riscontrare che molte tipologie di intervento non possono essere misurate tramite gli indicatori comuni, oppure non soltanto tramite essi. Vi sono pertanto indicatori comuni che sono trasversali alle diverse priorità (come il CO34 in materia di diminuzione dei gas a effetto serra/CO2), nonché indicatori comuni che sono in grado di intercettare quote di risorse molto rilevanti (CO12.a sulla lunghezza delle ferrovie rinnovate TEN-T). Accanto ad essi, vi sono indicatori specifici di programma, in grado di misurare output peculiari non ricompresi negli indicatori comuni. E' il caso in particolare delle opere portuali dove, data la peculiarità delle realizzazioni oggetto degli interventi, non è possibile l'utilizzo di indicatori comuni per descrivere questa tipologia di output, pertanto si rende necessario scegliere specifici indicatori di programma.

Di seguito vengono descritti tutti gli indicatori di output, fornendo informazioni sulle loro caratteristiche, le motivazioni alla base della selezione, la modalità di calcolo dei target.

2.1 Indicatori di output per l'Asse 1 'Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T'

Priorità 7.a

**Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate (C.O. 12)
di cui: TEN-T (C.O. 12.a)**

L'indicatore comune ex reg. CE 1301/2013 si applica alla misurazione della lunghezza totale delle linee TEN-T, oggetto principale di attuazione dell'Asse 1. L'indicatore, i cui obiettivi vengono fissati

in collaborazione con RFI, è altamente rappresentativo degli obiettivi di Asse 1 e dell'intero Programma. Secondo la metodologia della Commissione, l'indicatore conta la lunghezza delle ferrovie 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 target al 2023 viene 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.

Questo indicatore è incluso nel performance framework per l'Asse 1.

Impianti e sistemi tecnologici (Ferroviari)

L'indicatore conta il numero di impianti e sistemi tecnologici da realizzare nell'obiettivo specifico 1.1 (RA 7.1), riferiti al traffico ferroviario. L'obiettivo al 2023 è stimato in 50 impianti e sistemi tecnologici.

Km aggiuntivi di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici

L'indicatore mette in evidenza i km aggiuntivi di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici, Il valore obiettivo al 2023 è stato quantificato ipotizzando l'attrezzaggio con nuovi sistemi tecnologici di una porzione della direttrice ferroviaria complessiva Napoli-Bari.

Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)

L'indicatore conta il numero di impianti e sistemi tecnologici da realizzare nell'obiettivo specifico 1.2 (RA 7.5), riferiti al traffico aereo. Il valore obiettivo al 2023 è di 1, in considerazione del fatto che si prevede di sviluppare un unico sistema integrato aereo (SESAR).

2.2 Indicatori di output per l'Asse 2 'Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T'

Priorità 7.c

Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine)

L'indicatore di programma restituisce la superficie oggetto di intervento nelle aree portuali, espressa in mq. L'obiettivo dell'indicatore al 2023 viene 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.

Data la peculiarità delle realizzazioni oggetto degli interventi, non è possibile l'utilizzo di indicatori comuni per descrivere questa tipologia di output, pertanto si rende necessario scegliere un indicatore di programma specifico.

Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati

L'indicatore di programma restituisce la lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati oggetto di intervento nelle aree portuali, espressa in metri. L'obiettivo dell'indicatore al 2023 viene valorizzato in funzione di un'ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale.

Materiale rimosso (dragaggi)

L'indicatore di programma conta il volume di materiale rimosso nelle aree portuali, espresso in metri cubi. L'obiettivo dell'indicatore al 2023 viene valorizzato in funzione di un'ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale.

Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate

Questo indicatore di programma 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. L'obiettivo dell'indicatore al 2023 viene valorizzato in funzione di

un'ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale.

Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari

L'indicatore di programma restituisce la lunghezza dei raccordi ferroviari oggetto di intervento, espresso in metri. L'obiettivo dell'indicatore al 2023 viene valorizzato in funzione di un'ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale.

Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali

L'indicatore di programma conta la lunghezza dei raccordi stradali oggetto di intervento, espresso in metri. L'obiettivo dell'indicatore al 2023 viene valorizzato in funzione di un'ipotesi di allocazione delle risorse per tipologia progettuale e sulla base di una successiva stima degli output di interventi rappresentativi della tipologia progettuale.

Applicativi e sistemi informatici

Questo indicatore conta 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.

I valori target al 2023 fanno riferimento al numero di applicativi e sistemi stimati riferiti al sistema logistico integrato e al tema dell'interoperabilità tra Sportello Unico Doganale e National Maritime Single Window (RA 7.2).

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

L'indicatore conta 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 cinque, volendo intendere che gli interventi dovranno portare alla realizzazione di almeno un punto di accesso per ogni "Area logistica integrata" (ALI) individuata

nell'ambito dell'Accordo di partenariato (1. Quadrante sud orientale della Sicilia; 2. Polo logistico di Gioia Tauro; 3. Sistema pugliese; 4. Area logistica campana; 5. Quadrante Sicilia occidentale).

Ciò al fine di arrivare ad un parco interventi maggiormente rispondente agli orientamenti strategici ridefiniti alla luce dei lavori delle ALI e fortemente indirizzato al raggiungimento degli obiettivi cui tende il PON.

Il target risulta coerente con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (Gazzetta Ufficiale n. 250 del 27/10/2015) che individua le Autorità di Sistema Portuale (AdSP), per le sole Regioni meno sviluppate, ricadenti nelle suddette 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.

Realizzazione dello Sportello Unico Doganale

L'indicatore conta i punti di accesso che si intende attrezzare tramite Sportello Unico Doganale.

Tale indice consente, infatti, di monitorare l'implementazione di una soluzione integrata che di fatto coinvolge sistemi eterogenei (complessità tecnologica) e differenti stakeholder (complessità di governance e organizzativa) e che non potrà che essere realizzata per step incrementali, al fine di arrivare al completo soddisfacimento degli obiettivi imposti dalle norme europee (i.e. eMaritime, eFreight, e-Customs).

L'obiettivo al 2023 viene fissato, in analogia al precedente indicatore "Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single Window", in numero pari a cinque, volendo intendere che gli interventi dovranno portare alla realizzazione di almeno un punto di accesso allo Sportello Unico Doganale per ogni "Area logistica integrata" (ALI).

Il target così valorizzato risulta altresì coerente con il "Quadro strategico di riferimento per gli interventi di attuazione del Programma Operativo Nazionale "Infrastrutture e Reti" 2014 – 2020. Versione 1.3 del 8 luglio 2016" dell'Agenzia dei Monopoli e delle Dogane, soggetto istituzionalmente proposto allo sviluppo di tali interventi.

Priorità 7.b

Applicativi e sistemi informatici

Vedasi descrizione per priorità 7.c., I valori target al 2023 sono specificati con riferimento ad applicativi e sistemi da attivare, riguardanti il traffico ferroviario e stradale (RA 7.3).

2.3 Indicatori di output per l'Asse 3 'Assistenza tecnica'

Obiettivo specifico 3.1

Servizi di assistenza tecnica

L'indicatore conta il numero di differenti servizi di assistenza tecnica finanziati dal Programma.

Eventi e incontri di partenariato

L'indicatore conta il numero di eventi e incontri partenariali (incontri tematici, Comitati di sorveglianza e altri eventi organizzati) nel corso dell'attuazione del Programma.

Prodotti informativi e pubblicitari

L'indicatore conta il numero di prodotti informativi e pubblicitari (spot, brochure, manifesti, ecc..) realizzati nel corso dell'attuazione del Programma.

Prodotti della valutazione

L'indicatore conta il numero di prodotti della valutazione realizzati nel corso dell'attuazione del Programma (quali studi o rapporti di valutazione).

Equivalenti a tempo pieno

L'indicatore conta il numero di posti di lavoro creati come equivalenti a tempo pieno (FTE).