



# INFRASTRUTTURE e RETI



## PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020



UNIONE EUROPEA  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



*Ministero delle Infrastrutture  
e della Mobilità Sostenibile*



# IL PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020 interviene nelle regioni Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia e persegue il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- Il potenziamento della **modalità ferroviaria** a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza
- Il miglioramento della competitività del **sistema portuale e interportuale**
- Il miglioramento della **mobilità regionale**, integrazione modale e miglioramento dei **collegamenti multimodali**
- L'ottimizzazione del **traffico aereo**



Il Programma persegue le priorità dell'Unione Europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci e finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale.

Il PON prevede risultati tangibili in coerenza con ciascuno dei tre obiettivi di crescita previsti dalla Strategia Europa 2020:

- **Crescita sostenibile**, in quanto persegue l'obiettivo di ridurre sensibilmente le emissioni di gas a effetto serra, limitando il cofinanziamento delle modalità di trasporto più inquinanti
- **Crescita intelligente**, attraverso investimenti innovativi volti a ridurre i tempi di sdoganamento e a implementare sistemi e piattaforme telematiche, promuovendo l'ottimizzazione della filiera procedurale e l'interoperabilità
- **Crescita inclusiva**, in quanto, pur riguardando il traffico delle merci, il PON incrementa la generale qualità dei servizi infrastrutturali e di trasporto, creando benefici indiretti a tutti i cittadini e ai fruitori delle infrastrutture.

Il Programma si articola in tre Assi prioritari:

1. Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T
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
3. Assistenza tecnica finalizzata all'efficacia degli investimenti previsti, in termini di supporto specialistico, studi, ricerche, monitoraggio e comunicazione.

## DOTAZIONE FINANZIARIA

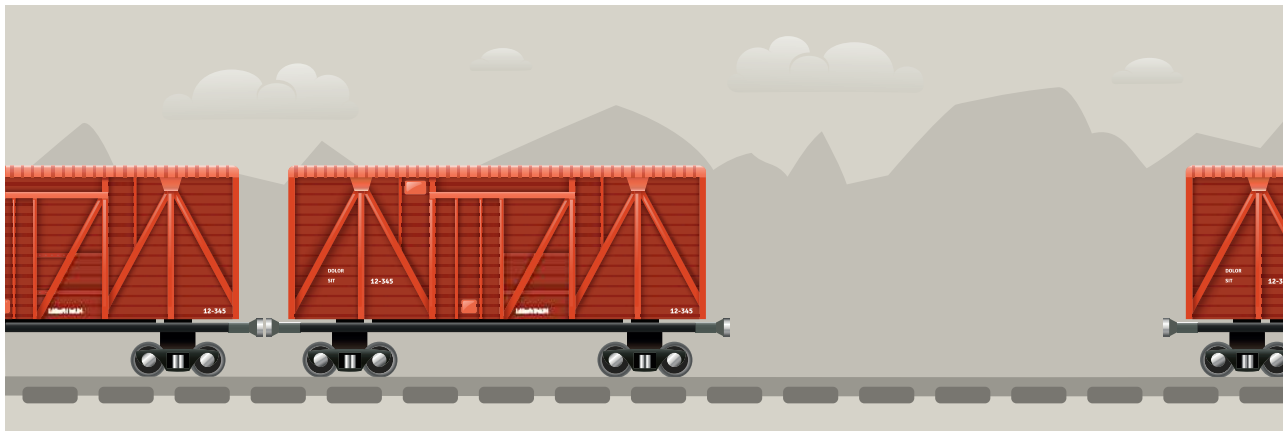
Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020, finanzia interventi per complessivi Euro 1.843.733.334, finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR - Euro 1.382.800.000) e dal Fondo di rotazione nazionale (Euro 460.933.334).

Con la riprogrammazione - avvenuta nel settembre 2020 per rispondere alla crisi sanitaria in applicazione del Protocollo d'Intesa tra Il Ministro per il Sud e la Coesione e i Ministri titolari di Programmi Operativi Nazionali - la dotazione del PON Infrastrutture e Reti è scesa a 1.564.430.014 euro. La quota di finanziamento del fondo FESR è pari a 1.173.322.511 euro, mentre 391.107.503 euro è la quota di contributo del Fondo di rotazione nazionale.

Assi prioritari	Sostegno UE	Finanziamento nazionale pubblico	Finanziamento totale	Tasso di cofinanziamento
	(a)	(b)	(a)+(b)	
Asse I	781.875.132	260.625.044	1.042.500.176	75,00%
Asse II	352.797.379	117.599.126	470.396.505	75,00%
Asse III	38.650.000	12.883.333	51.533.333	75,00%
<b>Totale</b>	<b>1.173.322.511</b>	<b>391.107.503</b>	<b>1.564.430.014</b>	<b>75,00%</b>



## LE AZIONI



### La rete ferroviaria

Il PON lavora sulle principali strozzature esistenti sulla rete ferroviaria nazionale ricadente nel Corridoio “Scandinavo-Mediterraneo”, nonché quella di adduzione al Corridoio stesso. Il Programma si concentra sull’ammodernamento della dotazione infrastrutturale e tecnologica e sul rafforzamento della rete TEN-T *Core*<sup>1</sup> sia con il completamento delle opere in corso sia con nuovi interventi sulle direttrici Bari-Napoli-Taranto, Messina-Catania-Palermo e Napoli-Reggio Calabria e sugli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale.

La strategia non riguarda solo l’innalzamento delle competitività per il trasporto delle merci, ma anche il miglioramento del servizio di *long haul* (media e lunga percorrenza) per i cittadini nelle aree ad oggi non coperte dal servizio AV/AC (alta velocità/alta capacità) per innalzare lo standard dei servizi di trasporto.

<sup>1</sup> La rete TEN-T Core collega i 28 Paesi dell’Unione e, questi, ai Paesi confinanti e costituisce, dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, il presupposto indispensabile per il raggiungimento per l’obiettivo del mercato unico

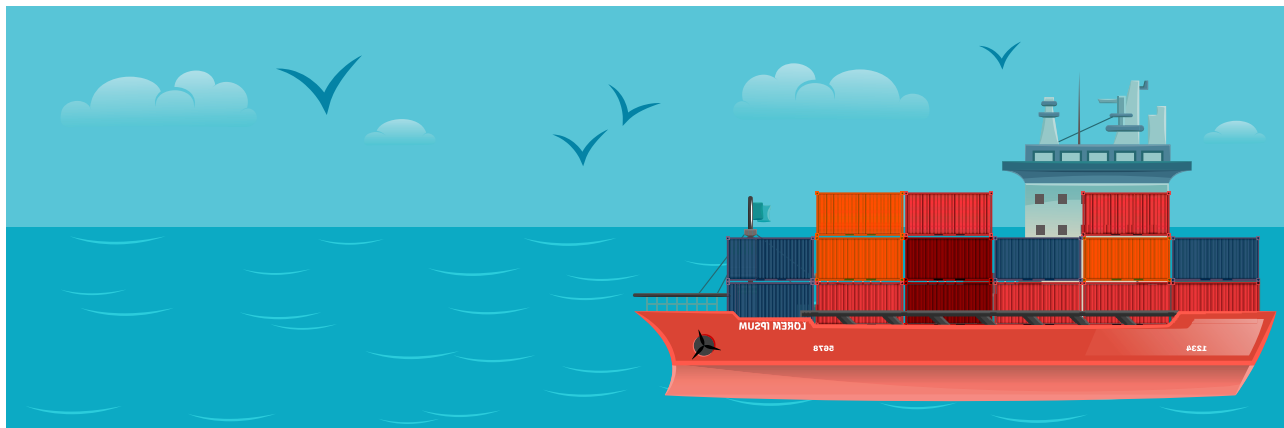


## Il sistema aeroportuale e il cielo unico europeo<sup>2</sup>

Il trasporto aereo è da sempre considerato in forte competizione con il trasporto ferroviario. Sul lungo periodo i due modi di trasporto necessitano di un'evidente integrazione. La crescente domanda di trasporto aereo implica una strategia che operi su due fronti apparentemente distinti, ma intrinsecamente legati tra loro: lo sviluppo di una piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo e l'incremento dell'accessibilità terrestre degli aeroporti, in un'ottica di "ultimo miglio", con particolare riferimento a quella ferroviaria.

Per il raggiungimento dell'obiettivo del cielo unico europeo, il PON ha scelto di sviluppare il sistema SESAR capace di aumentare la standardizzazione e l'interoperabilità e ridurre l'impatto ambientale operando sull'*Area Control Center* di Brindisi.

<sup>2</sup> L'iniziativa "cielo unico europeo" si prefigge l'obiettivo di rafforzare l'attuale livello di sicurezza e l'efficienza globale del traffico aereo e di minimizzare i ritardi. (Regolamento (CE) N. 549/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 marzo 2004, "Regolamento Quadro").



## Porti, intermodalità e logistica

Il PON intende potenziare l'offerta portuale intervenendo sull'inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei e della capacità delle banchine/gru. Il Programma investe sull'accrescimento della capacità produttiva degli scali, investendo sull'offerta tecnologica e informatica finalizzata a velocizzare i cicli operativi e accelerare lo svuotamento dei piazzali, e sulla facilitazione di una maggiore integrazione tra aree portuali ed aree retroportuali, realizzando prioritariamente i collegamenti ferroviari e garantendo livelli di prestazione omogenei lungo la catena banchina-destinazione finale.

Il PON si concentra sul completamento dei collegamenti ferroviari dei porti di Taranto e Gioia Tauro e più in generale sulla realizzazione dei collegamenti ferroviari ai porti *Core*.





## Sistemi di Trasporto Intelligenti

Gli *Intelligent Transport System* (ITS) svolgono un ruolo determinante per affrontare le sfide dell'aumento continuo della domanda di mobilità. Gli ITS, fondati sull'interazione fra Informatica e Telecomunicazioni, consentono di trasformare i trasporti in un sistema integrato, nel quale i flussi di traffico, passeggeri e merci, sono distribuiti in modo equilibrato tra le varie modalità, per una maggiore efficienza, produttività e sicurezza.

Gli interventi previsti mirano principalmente all'ottimizzazione della filiera procedurale e doganale, attraverso lo sviluppo di sistemi e piattaforme telematiche dedicate (Sportello Unico Doganale, Sportello Marittimo, UIRNet, *Port Community System*).

## GLI ASSI E LE LINEE D'INTERVENTO

ASSE 1 - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T

Le tipologie di azioni sostenute nell'ambito dell'Asse I contribuiscono al riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto meno impattanti, come quella ferroviaria. Il PON prevede, infatti, interventi di tipo infrastrutturale e tecnologico che, da un lato potenziano l'offerta ferroviaria e, dall'altro, mirano al miglioramento della gestione e del controllo dei traffici ferroviari e all'ottimizzazione della gestione dei traffici aerei. In particolare, l'Asse I intende migliorare i collegamenti del Mezzogiorno e a rendere più efficiente l'utilizzo delle infrastrutture esistenti.

L'Asse prevede il raggiungimento di tre obiettivi:

1. Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea, concentrandosi sulle direttrici prioritarie che attraversano l'Italia individuate dallo schema comunitario TEN-T: Napoli-Bari, Salerno/Battipaglia-Reggio Calabria e Messina-Catania-Augusta/Palermo e le sezioni del Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" ed eliminando i colli di bottiglia
2. Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale
3. Ottimizzare il traffico aereo contribuendo all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR), giunto alla fase di *deployment*, con l'installazione su vasta scala dei nuovi sistemi e della realizzazione generalizzata delle funzionalità ad essi associate.

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

Nell'ambito dell'Asse II sono ammessi interventi sulla base del loro contributo alle seguenti azioni:

1. Potenziare le infrastrutture e le attrezzature portuali e interportuali di interesse nazionale con l'obiettivo di decongestionare ed aumentare i traffici dei nodi infrastrutturali meridionali (*Core e Comprehensive*)<sup>3</sup>
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
3. Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, UIRNet, *Port Community System*), in un'ottica di single window (interfaccia unica/sportello unico).



<sup>3</sup> La Rete TEN-T Comprehensive svolge una prevalente funzione di coesione territoriale all'interno dei singoli Stati Membri, in quanto è costituita dalla rete stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e di centri intermodali che, a livello nazionale, assolve la funzione di coesione sociale ed economica, contribuendo ad eliminare le disuguaglianze nelle dotazioni di infrastrutture dei territori.

## AREE LOGISTICHE INTEGRATE

Secondo quanto definito dall'Accordo di Partenariato "la programmazione dovrà avvenire per Aree Logistiche Integrate" (ALI). Tali aree includono: un sistema portuale, retroporti, interporti o piattaforme logistiche ad essa correlate e le rispettive connessioni ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

Nella logica di "fare sistema", uno dei temi ispiratori del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, la gestione e la sorveglianza degli interventi saranno implementate di comune accordo tra l'Autorità di gestione, gli Enti Beneficiari e le Regioni, in una logica integrata di ampio respiro, al fine di garantire una governance coordinata, di evitare sovrapposizioni e di assicurare un legame stretto con il territorio e i distretti produttivi.

Sono state rilevate le seguenti cinque aree logistiche integrate:

- 1. Quadrante sud orientale della Sicilia.** La Sicilia, per posizione geografica, è da tempo una piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo. Sono previsti interventi sui porti di Augusta, Messina, Catania e sull'interporto di Catania. Il PON prevede il potenziamento della tratta ferroviaria Catania-Siracusa, appartenente al corridoio Scandinavo-Mediterraneo, e garantire più elevati livelli di efficienza per l'interporto di Catania
- 2. Polo logistico di Gioia Tauro.** L'obiettivo è quello di incrementare i traffici portuali e promuovere il processo di diversione modale verso il sistema ferroviario. Sono previsti interventi per favorire l'accessibilità del nodo e migliorare l'operatività delle banchine' e per il completamento delle reti ferroviarie sulla tratta Metaponto-Sibari-Paola e appartenenti alla linea ferroviaria tirrenica Salerno/Battipaglia-Reggio Calabria
- 3. Sistema pugliese.** La collocazione della Puglia nell'ambito della rete infrastrutturale italiana di grande comunicazione mostra ancora la sua perifericità rispetto ai flussi di traffico nazionali e internazionali e, al suo interno, la marginalità di alcune aree. Tale squilibrio è aggravato dalla carenza di forme d'integrazione dei modi di trasporto, che rappresenta uno degli ostacoli al commercio, all'efficienza dei servizi e compromette la rapidità degli scambi. Le azioni previste devono partire dalla definizione di un sistema integrato dei porti di Bari, Brindisi, Taranto e dell'interporto di Bari potenziando i collegamenti di "ultimo miglio"

- 4. Area logistica campana.** Le maggiori criticità nel tessuto infrastrutturale e logistico campano riguardano una rete stradale e ferroviaria povera ed una scarsa integrazione tra i diversi tipi di infrastrutture e trasporti. Il PON si concentra sullo sviluppo delle connessioni tra i Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marciianise e la Rete TEN-T. Sono necessari interventi per aumentare i traffici commerciali marittimi internazionali verso il Mezzogiorno in modo da poter rafforzare l'utilizzo del sistema portuale Napoli-Salerno. E' necessario integrare i diversi distretti industriali della zona con i nodi logistici esistenti: Interporti di Nola, Marciianise-Maddaloni e Battipaglia e porti e aeroporti di Napoli e Salerno attraverso raccordi ferroviari e/o terminal intermodali
- 5. Quadrante Sicilia occidentale.** L'area presenta un punto di snodo e di distribuzione degli scambi del Corridoio I e costituisce uno dei nodi per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale. Si ritiene necessario definire un'operazione di *governance* sul sistema portuale di Palermo-Termini Imerese e sull'interporto di Termini Imerese, nonché sulla rete ferroviaria di collegamento.









UNIONE EUROPEA  
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



*Ministero delle Infrastrutture  
e della Mobilità Sostenibile*

Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici  
Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali  
Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

# Il Sud #InRete con l'Europa

LA MOBILITÀ SOSTENIBILE RIPARTE DA QUI

[www.ponir.mit.gov.it](http://www.ponir.mit.gov.it)

