



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA

**MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

*SERVIZIO PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE
(del soppresso Ministero dei Trasporti e della Navigazione)*

**QUADRO COMUNITARIO DI SOSTEGNO (QCS) 2000-2006 PER
LE REGIONI ITALIANE OBIETTIVO 1**

ASSE VI – RETI E NODI DI SERVIZIO

**PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE SETTORE
TRASPORTI**

PON TRASPORTI 2000-2006

**PROPOSTA PER LA MID TERM REVIEW DEL PON
TRASPORTI 2000-2006**

PROPOSTA PER LA MID TERM REVIEW DEL PON TRASPORTI 2000-2006

I. Stato di attuazione dell'Asse VI trasporti e del PON Trasporti.....	3
Principali criticità rilevate.....	3
II. Ipotesi metodologiche	3
III. Processo di Revisione/ Riprogrammazione	5
Gli step metodologici.....	5
Ricostruzione del quadro degli obiettivi e assessment delle strategie.....	6
Identificazione degli elementi di revisione per la riprogrammazione	7
Definizione e scelta dei settori / Misure prioritarie per la riprogrammazione.....	8
Individuazione dei progetti di nuova programmazione	8
IV. Primi risultati: Definizione e scelta delle aree di riprogrammazione	9
Appendice 1 - Dettaglio dell'applicazione degli strumenti di riprogrammazione	10
Appendice 2 - Peso percentuale degli indirizzi di riprogrammazione per settore/misura selezionato	21
Appendice 3 - Progetti proposti per settore selezionato	22
ITS.....	22

I. STATO DI ATTUAZIONE DELL'ASSE VI TRASPORTI E DEL PON TRASPORTI

Principali criticità rilevate

Tra le principali criticità nell'attuazione della prima fase del PON Trasporti, vanno senz'altro annoverate quelle derivanti dalle difficoltà operative attinenti al perseguimento di un'effettiva strategia di integrazione e derivanti, in special modo, dal contesto delle relazioni fra Amministrazioni centrali, Aziende ed Enti attuatori e Regioni, che, solo ora hanno trovato un soddisfacente livello di coordinamento.

Si è inoltre riscontrata una discrasia tra programmazione comunitaria e tempi di progettazione e realizzazione; a ciò si è trovata una temporanea, ma trasparente, soluzione nell'adozione del meccanismo del volano.

II. IPOTESI METODOLOGICHE

Il presente documento riassume e schematizza i punti essenziali che si intende assumere a guida del processo di Mid Term Review (MTR).

La revisione intermedia, nelle raccomandazioni della CE e del QCS, deve essere condotta in modo sufficientemente flessibile per rispondere all'evolvere dei bisogni e priorità e senza modificare l'impostazione strategica del QCS e dell'Asse VI.

La proposta di riprogrammazione muove, innanzitutto, dalle linee metodologiche tracciate a livello di QCS per l'ASSE VI.

Anche la riprogrammazione del PON Trasporti ha come presupposto che, risultando confermata la strategia generale del Programma in considerazione della non significativa variazione, rispetto all'epoca di riferimento iniziale, delle condizioni socioeconomiche, non appare necessaria una revisione dell'impianto strategico del PON T, bensì un suo adattamento connesso

- ad indirizzi che discendono dalla legislazione comunitaria, nazionale e regionale ed alle modifiche in essa intervenute,
- alle lezioni apprese nel corso dei processi di valutazione intermedia (del QCS e del PON T in particolare) e di autovalutazione delle singole misure del Programma,
- ad eventuali nuovi orientamenti strategici della UE .

Da una nuova lettura del PON Trasporti in questa chiave dovrà discendere la specifica precisazione:

- di obiettivi ritenuti più qualificanti per il proseguimento dell'attuazione del Programma;

- di azioni e interventi maggiormente incisivi ai fini della realizzazione di tali obiettivi;
- di modalità e di strumenti con cui assicurare ed agevolare il conseguimento dei risultati attesi;
- di specifici settori di intervento, che risultando maggiormente influenti nell'attuazione degli obiettivi, possano comportare la revisione, ove necessario, del quadro complessivo delle dotazioni finanziarie attribuite a ciascuna Misura, se non l'introduzione di nuove misure.

Il complesso delle risorse disponibili per la riprogrammazione è dato:

- dalle risorse liberate attraverso la rendicontazione dei progetti volano o coerenti;
- dalle risorse non ancora impegnate;
- dalla riserva di premialità (4% e 6%)

In particolare, le priorità che si assumeranno ed i criteri e le modalità per l'utilizzo delle risorse, terranno conto di alcuni presupposti fondamentali:

- il vincolo dei margini di riprogrammazione, in termini finanziari, rispetto alle risorse già assegnate ai programmi;
- l'esatta definizione delle risorse aggiuntive derivanti dall'assegnazione della riserva nazionale del 6% e dei fondi derivanti dalla premialità comunitaria del 4%;
- la necessità di garantire la "destinazione d'uso" delle risorse rese disponibili dall'inserimento di progetti "volano", prevedendo l'utilizzo di tali risorse per il finanziamento di ulteriori interventi finalizzati al conseguimento degli stessi obiettivi prioritari¹.

La Mid Term Review mirerà, quindi, all'adozione di un metodo unitario di programmazione e gestione delle risorse impegnate nel Programma, attraverso:

- l'utilizzo vincolato delle risorse liberate dalla rendicontazione su progetti definiti "volano" (attraverso Decreti dell'AdG, prioritariamente sulla stessa misura);
- l'attuazione di un principio di "integrazione" delle priorità e degli interventi del Programma in un più ampio contesto delle politiche di sviluppo nazionali e regionali;
- la valutazione della valenza strategica prioritaria degli interventi inclusi nel Programma, per i quali dovrà essere verificato se le condizioni istituzionali, amministrative e tecniche esistenti o gli interventi già avviati con risorse nazionali aggiuntive consentano un rafforzamento dell'intervento.

¹ Attraverso la modalità del Decreto il MIT sta già provvedendo in tal senso coerentemente con le indicazioni della Commissione (rif. Nota n. 114985 del 17.11.2003).

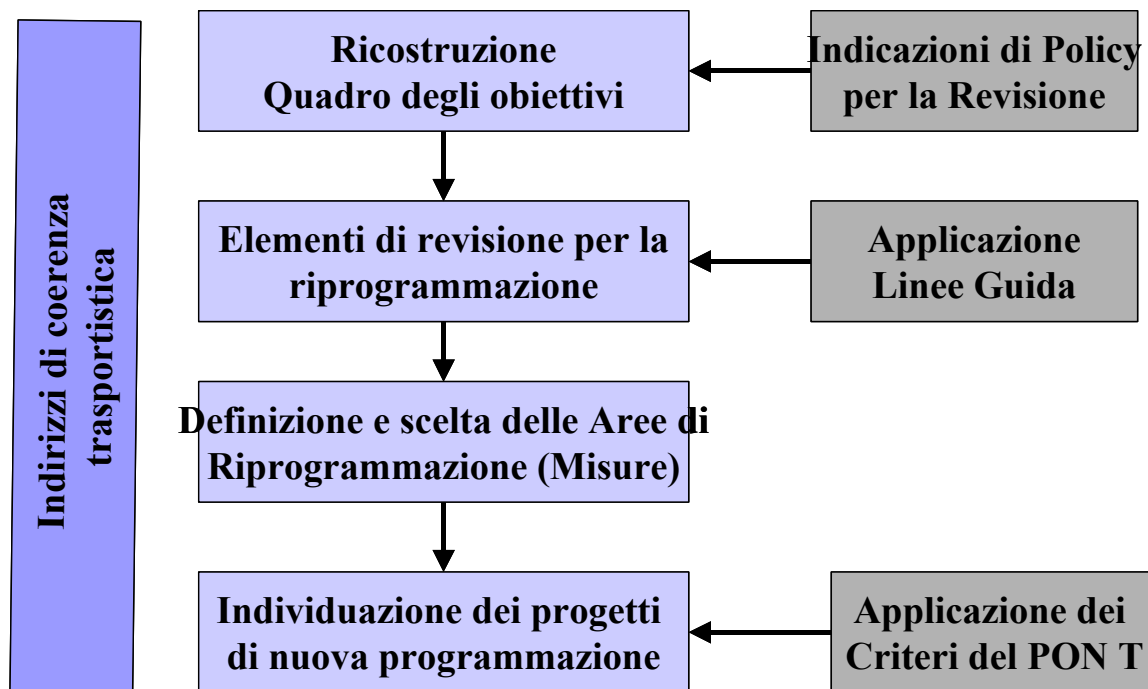
III. PROCESSO DI REVISIONE/ RIPROGRAMMAZIONE

Gli step metodologici

Si riassume e si schematizza di seguito il processo che si potrebbe seguire ai fini sopra indicati per la revisione del PON Trasporti 2000-2006, che discende direttamente dagli indirizzi di revisione proposti in sede di QCS per l'Asse VI:

- Ricostruzione del quadro degli obiettivi e assessment delle strategie: indicazioni di policy per la Mid Term Review (“strumenti per decidere”, come da indicazioni del QCS)
- Identificazione degli elementi di revisione per la riprogrammazione: Criteri / fattori per la riprogrammazione
- Definizione e scelta delle aree di riprogrammazione: valutazione degli obiettivi generali/strategie del Programma e delle implicazioni sulle singole Misure che ne rendano possibile l'attuazione
- Individuazione dei progetti di nuova programmazione: aggiornamento della selezione dei progetti mediante l'applicazione dei criteri di selezione.

Il diagramma che segue illustra il processo complessivo di revisione che si intende attuare.



Il processo ipotizzato può essere definito “a cascata”: partendo dall’individuazione delle principali indicazioni di policy (politiche comunitarie, nazionali e regionali, valutazioni ecc) si identificheranno i principali criteri/fattori sulla base dei quali strutturare la review del Programma

Da tali criteri discenderà, necessariamente, una serie di implicazioni sulle Misure che consentono l’attuazione del programma, in vista, in particolare, del potenziamento di quelle maggiormente coerenti con gli obiettivi strategici del PON stesso.

Il parco progetti sarà, di conseguenza, aggiornato in coerenza con queste indicazioni e sulla base di griglie di selezione già adottate, eventualmente semplificate.

Di seguito si descrivono brevemente i quattro step del processo.

Ricostruzione del quadro degli obiettivi e assessment delle strategie

La riprogrammazione a medio termine del PON Trasporti può variare in funzione di fattori esterni e delle condizioni politiche generali. E’ pertanto necessaria una certa flessibilità nel riconsiderare le priorità strategiche ed una programmazione più sistematica ed efficace in numerosi settori. Soprattutto si dovranno tenere in debito conto le raccomandazioni e le priorità di livello nazionale e comunitario. In tal senso, le indicazioni di policy possono essere ricondotte a 5 categorie.

- Il collegamento anche istituzionale con le politiche comunitarie, nazionali e regionali (e le relative fonti di finanziamento) al fine di rafforzare e concentrare gli interventi, finalizzando l’uso dei fondi strutturali per i trasporti al conseguimento degli obiettivi nazionali e comunitari.

- Le potenzialità e capacità attuative del programma rispetto agli obiettivi, al fine di indirizzare meglio le risorse e di colmare, laddove possibile, gli scostamenti riscontrati, anche attraverso il monitoraggio, nel conseguimento degli obiettivi macro.
- La valutazione intermedia, che costituisce uno strumento importante al fine di stabilire gli adeguamenti opportuni per conseguire gli obiettivi iniziali, implica che la Mid Term Review del PON Trasporti terrà, dunque, debito conto dei risultati emersi dall'aggiornamento della valutazione intermedia relativa al QCS e al PON T stesso.
- La coerenza con le strategie generali del QCS, al fine di garantire l'adozione di un metodo unitario di programmazione e gestione delle risorse per lo sviluppo e di consentire l'effettiva convergenza degli strumenti del PON Trasporti verso gli obiettivi individuati dal QCS stesso (ASSE VI).
- Il collegamento con le politiche ambientali comunitarie e nazionali per il rafforzamento dell'attenzione nei confronti delle problematiche ambientali.

Identificazione degli elementi di revisione per la riprogrammazione

Dalle indicazioni di policy discenderanno in dettaglio specifici criteri e fattori di indirizzo per la riprogrammazione. In tal senso appare opportuno distinguere, in ragione della diversa portata degli stessi, fattori di esclusione e fattori di preferenza.

Tali fattori sono elencati di seguito.

Politiche, indirizzi e priorità strategiche nel settore dei trasporti a livello comunitario, nazionale e regionale

- Non cantierabilità (fattore di esclusione)
- Incompatibilità con le politiche comunitarie (fattore di esclusione)
- Integrazione con reti TEN
- Potenziamento intermodalità
- Potenziamento sicurezza
- Innovazione tecnologica

Attuazione degli indirizzi

- Misure/settori che non hanno completato l'utilizzo dei fondi liberati dai progetti coerenti o volano (fattore di esclusione)
- Avanzamento fisico e finanziario della Misura
- Capacity building
- Capacità gestionali e procedurali

Valutazione intermedia

- Potenziamento obiettivi specifici del Programma
- Potenziamento finanziario delle Misure coerenti con obiettivi strategici dell'Asse VI: intermodalità, sicurezza, integrazione

Indirizzi del QCS

- Non inserimento in PGTL e SNIT (fattore di esclusione)
- Governance del sistema
- Impatto sulle variabili di rottura
- Concentrazione degli interventi a livello di area/sito
- Integrazione degli interventi a livello di sistema
- Studi/ esiti dei lavori del GLT Trasporti: SIGI/GIS
- Esiti lettura di coerenza con il SOM dei Piani regionali di trasporto

Indirizzi Autorità Ambientale

- Coerenza con gli obiettivi prioritari del miglioramento accessibilità, qualità ed efficienza dei servizi
- Riequilibrio modale, mobilità e riduzione degli impatti ambientali.

Definizione e scelta dei settori / Misure prioritarie per la riprogrammazione

Dall'applicazione dei criteri sopra descritti (strumenti e linee guida per la scelta), combinando i fattori di esclusione con quelli di preferenza, si individuano i settori o misure sulle quali prioritariamente destinare le risorse di riprogrammazione.

Allocazione delle risorse

L'attribuzione (in percentuale %) delle risorse alle misure/settori individuati avverrà sulla base di una scala di priorità dei settori di intervento stessi selezionati, e quale diretta conseguenza della metodologia di revisione sopra descritta.

L'esatta allocazione delle risorse è necessariamente successiva alla decisione di assegnazione delle risorse premiali della CE, prevista per il 31 marzo 2003 e alle eventuali raccomandazioni in essa contenute.

Individuazione dei progetti di nuova programmazione

Al fine di completare l'insieme dei progetti realizzabili (da finanziare con le risorse disponibili/premiali e non ancora allocate) si dovrà attivare un processo partenariale di identificazione degli interventi, rapido e trasparente, anche attraverso l'eventuale adeguamento dei criteri e delle modalità di selezione dei progetti, comunque mantenendo la coerenza con l'impianto esistente.

Al riguardo, saranno definite le procedure da adottare, al fine di ridurre i margini di soggettività dell'operatore responsabile nell'attribuzione di pesature ai progetti disponibili.

In questo senso, peraltro, anche come conseguenza di quanto emerge dalle prime indicazioni del valutatore indipendente, potrà rendersi necessario un adattamento dei criteri di selezione attualmente applicati, evitando appesantimenti procedurali e garantendo la coerenza con gli obiettivi del Programma.

IV. PRIMI RISULTATI: DEFINIZIONE E SCELTA DELLE AREE DI RIPROGRAMMAZIONE

Attraverso l'applicazione delle linee guida per la riprogrammazione, è possibile definire obiettivi e strategie del Programma sulle quali agire con maggiore incisività, definendo nello specifico le azioni sulle misure che rendono possibile l'attuazione di tali obiettivi.

Risultati: Possibili settori di intervento

Dall'utilizzo, a cascata, delle indicazioni di policy proposte e dall'adozione dei fattori di esclusione e preferenza scaturiscono già alcune indicazioni circa i settori in cui promuovere un intervento più incisivo:

- Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci.
- Sviluppo di collegamenti stradali ai nodi di trasporto (metropolitani).
- Sviluppo delle infrastrutture e innovazione tecnologica per la sicurezza: navigazione aerea, controllo del mare (VTS).
- Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.
- Sviluppo dei sistemi ITS (Intelligent Transport Systems) (ad esempio applicazione al trasporto intermodale ed alle ferrovie).
- Realizzazione degli interventi di completamento per il conseguimento di un'efficace integrazione delle reti.

Tali indicazioni si completeranno necessariamente a livello di misura con la successiva applicazione accurata dei fattori proposti sulla base delle singole situazioni di attuazione e delle analisi di dettaglio da compiere.

APPENDICE 1 - DETTAGLIO DELL'APPLICAZIONE DEGLI STRUMENTI DI RIPROGRAMMAZIONE

Per alcuni criteri/linee guida, la tabella riassuntiva di seguito esposta è ancora in corso di definizione. In tale tabella, l'ultima colonna indica i settori nei quali si ritiene di poter intervenire in conseguenza dei fattori di esclusione e di preferenza.

Tabella 1 Griglia per la individuazione dei settori prioritari per la riprogrammazione

Indicazioni di Policy	Criteri		Possibili settori/Misure di intervento	Settori/Misure selezionati	
	Fattori di esclusione	Fattori di preferenza			
A- Politiche, priorità strategiche e normative nel settore dei trasporti a livello comunitario e nazionale	A.1- Normative e Regolamenti nazionali e CE	A.1.1- Non cantierabilità	////////////////////	Collegamenti stradali ai Nodi, infrastrutture interportuali, Aeroporti infrastrutture, Aeroporti tecnologie, controllo del mare, ITS	<ul style="list-style-type: none"> - Collegamenti stradali ai Nodi, - Infrastrutture interportuali, - Aeroporti (infrastrutture), - Aeroporti (tecnologie volo), - Controlli sul mare, - ITS
		A.1.2- Incompatibilità con le politiche comunitarie	////////////////////		
	A.2- Indirizzi CE e nazionali	////////////////////	A.2.1- Integrazione con reti TEN	Ferrovie, strade, aeroporti	
		////////////////////	A.2.2- Potenziamento intermodalità	Infrastrutture Interportuali (Piattaforme logistiche), Nodi metropolitani	
		////////////////////	A.2.3- Potenziamento sicurezza	Interventi per la sicurezza (aeroporti infrastrutture e volo), Sicurezza stradale, Controllo del mare, ITS	
////////////////////	A.2.4- Innovazione tecnologica	ITS, Aeroporti Tecnologie, (vedi anche indicazioni Consiglio Europeo di Lisbona)			
B- Attuazione degli obiettivi e degli indirizzi dell'Asse	B.1-Esiti monitoraggio (fisico, procedurale, finanziario) e	B.1.1- Esclusione dei "volano"	////////////////////	Misure che hanno completato l'individuazione dei Progetti PON: tutte le misure del PON T escluse I.1, II.1, II,3, III.1	

Indicazioni di Policy		Criteri		Possibili settori/Misure di intervento	Settori/Misure selezionati
		Fattori di esclusione	Fattori di preferenza		
VI	addizionalità	////////////////////	B.1.2- Avanzamento fisico e finanziario della Misura	Interventi con forte capacità di realizzazione e capacità di spesa	<ul style="list-style-type: none"> - Collegamenti stradali ai Nodi, - Infrastrutture interportuali, - Aeroporti (infrastrutture), - Aeroporti (tecnologie volo), - Controlli sul mare, - ITS
	B.2- Esiti autovalutazione	////////////////////	B.2.1- Sviluppo Capacità gestionali e procedurali (Capacity building)	ENAC, ANAS, ENAV, TIF, SIS, RFI ,gestione progetti pilota (ITS)	
C- Valutazione intermedia	C.1- Coerenza strategie e linee di indirizzo (coerenza interna)	////////////////////	C.1.1- Potenziamento obiettivi strategici PON	Introduzione nuove tecnologie (ITS)	
		////////////////////	C.1.2- Potenziamento finanziario delle Misure coerenti con obiettivi strategici del PON: intermodalità, sicurezza, integrazione	Infrastrutture Interportuali (Interporti/Piattaforme logistiche), Interventi per la sicurezza (aeroporti infrastrutture e volo), controlli sul mare, ITS (merci pericolose)	
D- Indirizzi (CdS del QCS)	D.1- Raccomandazioni	D.1.1- Non inserimento in PGTL e SNIT (criterio ON-OFF)	////////////////////	Ferrovie, strade, aeroporti, interporti, sistemi di sicurezza, navigazione marittima, sistemi informativi	
		////////////////////	D.1.2 Governance del sistema (Inserimento in APQ / Partenariato)	Ferrovie, strade, aeroporti, interporti, sistemi di sicurezza, navigazione marittima, sistemi informativi	
	D.2- Impatto sulle variabili di rottura	////////////////////	D.2.1- Concentrazione degli interventi a livello di area / sito	Intermodalità, infrastrutture interportuali, tecnologie (aeroporti, strade, ferro)	

Indicazioni di Policy		Criteri		Possibili settori/Misure di intervento	Settori/Misure selezionati
		Fattori di esclusione	Fattori di preferenza		
		////////////////////	D.2.2- Integrazione degli interventi a livello di sistema	Collegamenti a nodi metropolitani, Completamento interventi in stato di forte avanzamento	<ul style="list-style-type: none"> - Collegamenti stradali ai Nodi, - Infrastrutture interportuali, - Aeroporti (infrastrutture), - Aeroporti (tecnologie volo), - Controlli sul mare, - ITS
	D.3- Studi/esiti GLT	////////////////////	D.3.1- Impatto del quadro complessivo di sistema PON + POR anche in relazione agli esiti lettura di coerenza con il SOM	Esiti da valutazione del GLT: intermodalità e integrazione e riequilibrio modale è sicurezza ITS Valorizzazione del patrimonio paesaggistico e storico-architettonico nazionale adeguamento ed ammodernamento delle infrastrutture esistenti, nonché al perseguimento dell'innovazione dei metodi gestionali delle reti	
E- Autorità Ambientale	E.1- Indirizzi	////////////////////	E.1.1- Coerenza con obiettivi prioritari del miglioramento accessibilità, qualità ed efficienza dei servizi	Ferrovie, aeroporti, interporti, sistemi di sicurezza, navigazione marittima, sistemi informativi	
		////////////////////	E.1.2- Riequilibrio modale, mobilità e riduzione impatti ambientali	Intermodalità (vedi anche indicazioni Consiglio Europeo di Goteborg)	

Glossario degli elementi di selezione

A- Politiche, indirizzi e priorità strategiche nel settore dei trasporti a livello comunitario, nazionale e regionale

Come già accennato nel documento, gli ambiti di intervento di una possibile riprogrammazione del PON Trasporti potranno riguardare: obiettivi specifici, strategie e priorità, linee di intervento e criteri ed indirizzi per l'attuazione.

Le modifiche più significative presenti nelle politiche, negli indirizzi e nelle priorità strategiche nel settore dei trasporti, intervenute successivamente alla formulazione del Programma, sono da ascrivere principalmente a:

A.1

- Approvazione della Comunicazione della Commissione C(2003) 499 del 28/05/03, recante orientamenti riveduti per l'utilizzo dei Fondi Strutturali per il periodo 2000-2006;
- Modifiche a normative e regolamenti nazionali e CE.

A.2

- Indirizzi CE e nazionali: le raccomandazioni specifiche della Commissione in materia di utilizzo dei Fondi Strutturali;
- “non-paper” della Commissione Europea di orientamento per la revisione dei programmi italiani dell'Obiettivo 1, n.113850 del 24 ottobre 2003;
- Indirizzi MIT: coerenza con il Piano Generale per il Trasporti e la Logistica (PGTL) e con le politiche nazionali per il settore dei trasporti.

A.1.1- Non cantierabilità²

Il processo di riprogrammazione del PON Trasporti sarà coerente con le indicazioni provenienti dalla CE e tale da consentire la percezione degli impatti derivanti dall'attuazione dei progetti selezionati, al fine di escludere quei settori/progetti che richiedono risorse finanziarie e tempi di realizzazione non coerenti con l'orizzonte temporale dell'attuale periodo di programmazione.

A.1.2- Incompatibilità con le politiche comunitarie³

E' di tutta evidenza che ogni azione del programma dovrà essere compatibile con il riferimento complessivo delle politiche comunitarie di settore. Nell'ambito del processo di riprogrammazione del PON Trasporti si terrà conto delle indicazioni provenienti dalle politiche comunitarie, privilegiando quei settori/progetti maggiormente coerenti con le politiche che riguardano l'ambiente, i lavori pubblici e la concorrenza.

² Criterio ON-OFF (di esclusione).

³ Criterio ON-OFF (di esclusione).

A.2.1- Integrazione con reti TEN

In relazione all'individuazione ed analisi del contributo dei progetti del PON Trasporti alla realizzazione delle reti TEN, saranno individuate e privilegiate quelle infrastrutture che contribuiscano maggiormente al raggiungimento di questo obiettivo. In particolare, sarà prestata particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- contributo al trasferimento del traffico merci dal trasporto stradale a quello ferroviario, fluviale e marittimo;
- contributo alla realizzazione dei collegamenti con le reti secondarie di trasporto del Mezzogiorno con la TEN.

A.2.2- Potenziamento intermodalità

In coerenza con il criterio sopra ricordato di rispondenza agli indirizzi della CE, nella riprogrammazione, maggiore sostegno sarà assicurato alle politiche di riequilibrio modale, sia sul versante urbano, che metropolitano.

A.2.3- Potenziamento sicurezza

La riprogrammazione del PON sarà inoltre in linea con il sostegno alla politica per la sicurezza dei trasporti, sulla base della specifica direttiva CE che fissa tale priorità. Il PON Trasporti assumerà questa priorità promuovendo la progettazione e la realizzazione di opere funzionali a piani territoriali di sicurezza di valenza nazionale. Gli interventi saranno individuati sulla base del contributo al miglioramento delle doverose condizioni di sicurezza per il trasporto, ivi comprese quelle del controllo del mare.

A.2.4- Innovazione tecnologica

In coerenza con il criterio sopra ricordato di rispondenza agli indirizzi della CE, nella riprogrammazione, maggiore sostegno sarà assicurato, oltre che alla sicurezza, all'innovazione tecnologica, applicata ai sistemi, oltre che alle infrastrutture di trasporto.

B- Attuazione degli indirizzi

In particolare, si terrà conto dei seguenti elementi:

B.1

- Esiti del monitoraggio (fisico, procedurale, finanziario)/addizionalità

B.2

- Esiti dell'autovalutazione.

B.1.1- Esclusione dei progetti volano⁴

L'analisi dell'avanzamento della spesa per Misura rispetto alle fonti di finanziamento privilegerà le Misure che garantiscono una piena addizionalità, grazie all'individuazione di progetti ai quali destinare tutte le risorse liberate, tramite la rendicontazione, dai progetti "volano". Coerentemente con le indicazioni della Commissione (rif. Nota n. 114985 del 17.11.2003), si procederà al "riutilizzo delle risorse liberate dall'imputazione ai programmi dei progetti "coerenti" seguendo il principio che tali risorse siano finalizzate al raggiungimento degli obiettivi del programma e siano utilizzate con gli stessi criteri e modalità di selezione del programma, come definiti in sede di revisione". Al riguardo, il MIT ha adottato propri Decreti per l'utilizzo dell'insieme delle risorse.

B.1.2- Avanzamento fisico e finanziario della Misura

In coerenza con le osservazioni che discendono dalla valutazione del sistema di monitoraggio si curerà, inoltre, la realizzazione di un sistema che, accanto alle variabili di natura procedurale ed alla predisposizione dei relativi indicatori, consenta anche la raccolta delle informazioni necessarie all'analisi dell'avanzamento finanziario, fisico e di risultato, per evidenziare la rapidità di realizzazione e l'efficienza al fine di orientare la riprogrammazione verso le best practice.

B.2.1- Sviluppo capacità gestionali e procedurali - Capacity building

Nella fase di revisione intermedia del PON Trasporti, i risultati dell'autovalutazione (e della valutazione intermedia) che ha consentito il miglioramento del quadro conoscitivo nel settore dei trasporti e delle conoscenze/competenze delle Amministrazioni pubbliche, in materia di programmazione, gestione, monitoraggio e valutazione, saranno utilizzati per "premiare" o favorire le Misure che in termini di capacity building mostrano aree di eccellenza, quali:

- definizione ed applicazione di nuovi ed innovativi strumenti legislativi e normativi;
- sostegno alla sperimentazione ed al trasferimento di progetti pilota innovativi ed esemplari;
- sostegno alla promozione e realizzazione di progetti di sistema.

C- Valutazione intermedia

Il riferimento è, in particolare, ai seguenti aspetti:

C.1

- Verifica della coerenza tra strategie e linee di indirizzo (coerenza interna).
- Analisi dei punti di forza e delle criticità emerse in fase di attuazione del Programma.

⁴ Criterio On-OFF (di esclusione)

C.1.1- Potenziamento obiettivi specifici PON

Gli obiettivi specifici del PON Trasporti discendenti dalla valutazione di coerenza tra strategie e linee di indirizzo operata dal valutatore e che saranno oggetto di maggiore attenzione nell'ambito del processo di riprogrammazione sono richiamati di seguito:

50 Rafforzare i collegamenti di nodi e terminali a livello locale con le reti nazionali, al fine di agevolare i flussi di merci, risorse finanziarie e capitale umano da e verso il Mezzogiorno (con particolare attenzione, soprattutto nel settore delle merci, al legame fra dotazione e articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e qualità e articolazione dei servizi erogabili), nel rispetto degli standard di sicurezza e in materia di inquinamento atmosferico e acustico, degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica (accordi di Kyoto) e dei criteri di minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e sul paesaggio.

52 Realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti nazionali e internazionali (collegamento delle città con gli aeroporti, collegamento di aree in fase di forte sviluppo e di città capoluogo con la rete ferroviaria nazionale), nel rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dei criteri di minimizzazione degli impatti ambientali.

53 Perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti materiali e immateriali, ottimizzare l'uso delle infrastrutture disponibili e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento, elevandone qualità, efficienza e sicurezza in un contesto generale di trasparenza di gestione e di apertura al mercato (nel trasporto pubblico locale, nei porti etc.).

54 Perseguire il riequilibrio modale sia sul versante urbano e metropolitano (infrastrutture per il trasporto di massa in sede fissa), sia sul versante del trasporto merci (ferroviario, nella definizione degli itinerari e dei nodi di interscambio; marittimo, con particolare riferimento alle infrastrutture necessarie per dare impulso al cabotaggio).

C.1.2- Potenziamento finanziario delle Misure coerenti con obiettivi strategici del PON: intermodalità, sicurezza, integrazione

Dalla valutazione intermedia si trarranno le seguenti indicazioni per la riprogrammazione del PON Trasporti:

- Mantenimento della coerenza tra obiettivi specifici del PON, strategie di intervento ed allocazione delle risorse finanziarie per le corrispondenti misure/azioni;
- allocazione delle risorse finanziarie ancora disponibili (risorse non ancora impegnate, premialità, risorse liberate dai progetti “volano”) soprattutto per il potenziamento delle strategie che risultano meno sostenute. Si tratta di intervenire sia per sostenere la strategia attuativa riguardo interporti, centri intermodali e piattaforme logistiche, sia per ampliare le potenzialità degli interventi che possono impattare sul controllo e sulla sicurezza.

D- Indirizzi del QCS

Nella riprogrammazione saranno tenuti in considerazione eventuali cambiamenti significativi delle analisi e delle diagnosi iniziali dovuti a effettivi cambiamenti intervenuti successivamente all'elaborazione del Programma (nel quadro normativo, nella domanda di servizi di trasporto, ecc.) ed all'acquisizione di nuovi elementi di conoscenza, anche attraverso l'attivazione degli specifici strumenti previsti dal QCS, quali:

D.1

- raccomandazioni;

D.2

- impatto sulle variabili di rottura.

D.3

- studi/esiti del Gruppo di lavoro Trasporti.

D.1.1- Inserimento in PGTL e SNIT⁵

Nel rispetto degli indirizzi del QCS, nella riprogrammazione di metà periodo del PON Trasporti si continuerà a tenere conto degli indirizzi del PGTL e del SOM, incluso il requisito di ammissibilità che richiede l'inclusione nello SNIT dei progetti da ammettere a finanziamento nell'ambito del Programma.

D.1.2- Governance del sistema

Gli Accordi di Programma Quadro (APQ), forniscono una visione completa ed aggiornata degli interventi finanziati e programmati nelle specifiche regioni nel settore dei trasporti utilizzando fonti di finanziamento comunitarie, nazionali e regionali.

Nella review di metà periodo sarà, quindi, mantenuto, come criterio di priorità generale per la selezione dei progetti da finanziare nel PON Trasporti l'inserimento in APQ o la selezione tramite le modalità del Partenariato.

D.2.1- Impatto sulle variabili di rottura

Per quanto concerne gli aspetti economico-territoriali legati alle analisi di coerenza trasportistica degli interventi programmati, si richiamano gli obiettivi globali del QCS.

Il miglioramento del contesto economico dovrebbe essere riflesso dal comportamento coerente delle variabili individuate come decisive per “rompere” con gli andamenti tendenziali del passato assecondando e accentuando le tendenze positive già in atto. La realizzazione degli interventi è infatti coerente per gli aspetti economici-territoriali

⁵ Criterio ON-OFF (di esclusione)

se induce un salto qualitativo nella produttività totale dei fattori e quindi innesca un processo di sviluppo e di attrazione di risorse, specificamente degli investimenti privati, e di valorizzazione del territorio, e un aumento sostanziale del tasso di crescita del Mezzogiorno e un recupero del ritardo relativo dell'economia meridionale.

In questo senso, gli interventi inclusi nella riprogrammazione potranno individuarsi in modo tale da consentire, tra l'altro, un incremento di:

- capacità di esportare, attraverso la riduzione del costo del trasporto sul valore della produzione e conseguente allargamento dei mercati esteri, ed attraverso un impatto sulla capacità di attrarre flussi turistici stranieri (esportazione di servizi turistici);
- capacità di attrazione dei consumi turistici, attraverso un migliore accesso delle località turistiche;
- capacità di attrazione di investimenti esteri, che nel caso dei Trasporti consiste nell'agevolare la localizzazione imprenditoriale e insediativi (ad esempio, con il completamento di reti);
- capacità di sviluppo dei servizi alle imprese, attraverso strutture di base per lo sviluppo dell'intermodalità.

Nell'indicazione delle strategie che, sul versante infrastrutturale, occorre perseguire, sarà in particolare presente l'utilizzazione delle infrastrutture esistenti, recuperandone, ove possibile, anche componenti allo stato obsolete o sottoutilizzate, in una logica di concentrazione e complementarietà.

Le strategie di intervento risultano, quindi, così esplicitate:

a) rafforzare i collegamenti dei nodi e dei terminali presenti sul territorio regionale con le reti di interesse nazionale, per favorire i flussi di merci, risorse finanziarie, capitale umano, ponendo particolare attenzione al legame tra la dotazione e la articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e alla qualità e alla articolazione dei servizi erogabili;

b) perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti, ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture esistenti (compresi ITS) e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento elevandone qualità, efficienza e sicurezza;

c) realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti nazionali ed internazionali (collegamento di aree in forte sviluppo con la rete ferroviaria nazionale, collegamento delle aree metropolitane e delle città con gli aeroporti, collegamento degli interporti alla rete viaria e ferro-viaria nazionale);

d) agevolare il riequilibrio modale sul versante del trasporto urbano e metropolitano con infrastrutture per il trasporto rapido di massa in sede propria, sul versante del trasporto interurbano regionale su ferro e su strada migliorando itinerari e nodi di interscambio; sul versante del trasporto marittimo si potrà dare sostegno alle infrastrutture necessarie per salvaguardare la sicurezza sul mare;

e) migliorare l'interconnessione delle reti a livello locale, elevando la qualità dei servizi, aumentando e ottimizzando l'utilizzo delle strutture trasportistiche esistenti,

generando effetti benefici per le persone e le imprese in modo da soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche.

D.2.2- Concentrazione degli interventi a livello di area/sito

L'approccio fino ad oggi seguito di progettazione e realizzazione di interventi singoli non ha ancora prodotto anche in considerazione della disponibilità tecnico-finanziarie una configurazione di sistema e, in particolare, di sistema integrato multimediale. La condizione della rete trasportistica é ancora critica per tutti i modi di trasporto; nei vari settori si rileva lo stesso difetto di origine e cioè tratti di rete che realizzano collegamenti punto-punto, risolvono specifiche esigenze locali, ma non compongono archi funzionali di rete, né costituiscono componenti di sistema.

In tale situazione si impone l'obbligo funzionale ed economico di attivare tutti quegli interventi che consentono la migliore utilizzazione delle infrastrutture esistenti, il recupero di ogni componente di rete attuandosi in particolare attraverso completamenti, creazione di bretelle di collegamento, nodi di interscambio, al fine di ricondurre a sistema i singoli interventi (anche attraverso la lettura di coerenza del GLT).

Gli interventi così selezionati hanno una rilevanza duplice: dal punto di vista funzionale, in quanto migliorerebbe l'efficienza del complesso di azioni attuate, e dal punto di vista economico-finanziario, in quanto con interventi finanziari a volte anche di modesta entità si potranno mettere a frutto opere anche di notevole valore economico oggi poco efficaci perché non a rete.

Nel contesto di tale logica si tenderà ad attuare in sede di progettazione tutti gli accorgimenti tecnici che realizzino al meglio la integrazione tra i vari segmenti di sistemi.

D.2.3- Integrazione degli interventi a livello di sistema

Si dovrà, regione per regione, verificare che gli interventi PON (già selezionati e nuovi) si integrino e siano complementari, in modo da ampliare sinergicamente gli effetti in relazione agli obiettivi specifici.

In questo modo potranno beneficiare dell'intervento non solo le aree di localizzazione dello stesso, ma tutte le relazioni che utilizzano l'elemento di rete potenziato o aggiunto ex novo. In ogni caso è necessario che gli interventi assicurino da un lato una efficiente ed efficace operatività interna e dall'altro una chiara visibilità esterna.

D.3.1- Impatto del quadro complessivo di sistema PON + POR (GIS)

Dalla mappatura degli interventi PON su una adeguata rappresentazione dei processi insediativi e delle stesse "dirimenti" ambientali rilevanti alla scala di tale rappresentazione, scaturiranno riflessioni senz'altro utili alla messa a punto di elementi e criteri di valutazione. In generale in tale valutazione si potrà utilizzare l'esperienza maturata nella valutazione di piani di settore funzionale, di "schemi" direttori, etc.

Inoltre, in vista della coerenza globale e specifica di tutto il processo di riprogrammazione ed implementazione delle politiche dei trasporti, si porrà l'accento

sulla coerenza trasportistica degli interventi finanziati dal PON Trasporti con le politiche nazionali e regionali (soprattutto POR e PRT).

E- Indirizzi Autorità Ambientale

Il riferimento è, in particolare, ai seguenti aspetti:

E.1

- Coerenza con gli obiettivi prioritari del miglioramento accessibilità, qualità ed efficienza dei servizi

E.2

- Riequilibrio modale, mobilità e riduzione degli impatti ambientali

E.1.1- Coerenza con gli obiettivi prioritari del miglioramento accessibilità, qualità ed efficienza dei servizi

In coerenza con le osservazioni dell’Autorità Ambientale, nella riprogrammazione si continuerà ad avere come obiettivo la coerenza degli interventi con gli obiettivi prioritari del miglioramento dell’accessibilità e della qualità ed efficienza dei servizi.

E.2.1- Riequilibrio modale, mobilità e riduzione degli impatti ambientali

Per ciò che concerne gli interventi per il riequilibrio modale, la mobilità e la riduzione degli impatti ambientali si dovrà rispettare la coerenza degli interventi rispetto agli obiettivi del Programma.

APPENDICE 2 - PESO PERCENTUALE DEGLI INDIRIZZI DI RIPROGRAMMAZIONE PER SETTORE/MISURA SELEZIONATO

Tabella 2 Proposta di attribuzione delle risorse per la riprogrammazione⁶

Settore	Misura	Priorità / Intensità strategica	Percentuale Risorse Attribuibili Su Totale Risorse Aggiuntive*	Risorse totali Attribuite in Euro circa	Risorse FESR Attribuite in Euro circa
Aeroporti infrastrutture	III.2	XX	20 /25%	55.000.000	21.822.273
Aeroporti tecnologie volo	I.4	XX	10 / 15%	35.000.000	14.000.000
ITS **	Nuova Misura	XXX	5 / 10%***	20.645.769	10.322.885
Sicurezza del mare – VTS	I.3	XXX	20 / 30%	65.000.000	31.200.000
Infrastrutture interportuali	III.3	XXX	10 / 15%****	30.000.000	9.000.000
Collegamenti stradali a Nodi	I.2	X	10 / 15%****	33.967.686	16.983.843
Totale				239.613.455	103.329.000

* Questa proposta di allocazione è suscettibile di eventuali revisioni nel corso del negoziato.

** La descrizione della tipologia di investimenti è riportata nell'allegato III.

*** Questa percentuale non corrisponde al livello di priorità del settore in ragione della diversa natura degli interventi: il settore di intervento è caratterizzato da costi di realizzazione relativamente più bassi rispetto agli interventi di natura strettamente infrastrutturale, ed inoltre si tratterebbe di interventi pilota come tale ad estensione/impatto circoscritto.

****Da verificare con le effettive proposte di intervento

⁶ Si sottolinea che questa tabella fa riferimento solo alla attribuzione e suddivisione dell'ammontare delle risorse da riserva di premialità nazionale e comunitaria (4% e 6%) che verranno determinate dalla CE e non all'utilizzo di risorse liberate dai volano per Decreto attribuite alle stesse misure con criteri di selezione coerenti.

APPENDICE 3 - PROGETTI PROPOSTI PER SETTORE SELEZIONATO

(da completare)

ITS

Oggetto dei progetti proponibili nella nuova misura

1. **Logistica, con riferimento anche all'intermodalità ed al monitoraggio delle merci pericolose.** Quali ad esempio sistemi di informazione integrata sull'offerta di trasporto intermodale, sistemi di tracking and tracing, con particolare riferimento a quelli per le unità di trasporto intermodale, sistemi di identificazione automatica della pericolosità delle merci, sistemi di detezione automatica degli incidenti stradali. (impiantistica)
2. **Distribuzione delle merci in ambito urbano.** Quali ad esempio sistemi di informatici e telematici di supporto alla creazione di centri regionali di raccolta delle merci e la successiva distribuzione attraverso veicoli a basso impatto, sistemi di gestione e controllo del traffico stradale con funzione dedicate alla gestione dei flussi di merci.
3. **Razionalizzazione ed ottimizzazione del trasporto pubblico locale.** Quali ad esempio sistemi di gestione e controllo del trasporto pubblico, sistemi di informazione all'utenza prima del viaggio a scala multi-modale e multi-operatore, sistemi integrati multimodali e multioperatore di prenotazione ed acquisto dei titoli di viaggio, sistemi di bigliettazione elettronica integrata.
4. **Ottimizzazione di trasporti con finalità sociale** (studenti, portatori di handicap, terza età). Quali ad esempio sistemi informativi e telematici di supporto alla gestione di "servizi a chiamata" per il trasporto pubblico in aree scarsamente abitate o rivolti utenza "debole", sistemi a supporto dei servizi di emergenza.

(da completare)