



UNIONE EUROPEA



REPUBBLICA ITALIANA

**MINISTERO DELLE  
INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

*DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO PER IL  
PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI*

*DIREZIONE GENERALE PER LA PROGRAMMAZIONE E I PROGRAMMI EUROPEI*

**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**

Decisione C(2001)2162 del 14.09.2001

Modificata con Decisione C(2004)5190 del 15.12.2004

**COMPLEMENTO DI PROGRAMMAZIONE**

*Roma, gennaio 2005*

---

## I N D I C E

### INTRODUZIONE7

<b>A) Articolazione Assi, Obiettivi, Misure .....</b>	<b>10</b>
<b>B) Quadro complessivo degli indicatori di Programma .....</b>	<b>13</b>
<b>C) Il Sistema di Monitoraggio .....</b>	<b>21</b>
<b>D) Il Sistema di Gestione e Controllo.....</b>	<b>25</b>
<b>E) Informazioni relative alla premialità nazionale e comunitaria (4%, 6%).48</b>	
<i>E.1 Conseguitamento della premialità nella prima fase di attuazione.....</i>	<i>48</i>
<i>E.2 Iniziative a sostegno della fase di attuazione 2004-06.....</i>	<i>50</i>
<b>F) Il Sistema di Valutazione del Programma .....</b>	<b>52</b>
<i>F.1) La valutazione intermedia .....</i>	<i>52</i>
<i>F.2) Valutazione ex-post .....</i>	<i>54</i>
<i>F.3) Autovalutazione .....</i>	<i>54</i>
<b>G) Piano Finanziario del Complemento di Programmazione .....</b>	<b>55</b>
<b>H) Modalità per il trasferimento dei dati.....</b>	<b>60</b>
<b>I) Progetti Integrati.....</b>	<b>62</b>
<b>L) Fasi di Selezione delle Operazioni.....</b>	<b>63</b>
<i>L.1 Prima Fase .....</i>	<i>63</i>
<i>L.1 Seconda Fase.....</i>	<i>64</i>
<i>L.3 Terza Fase - Revisione di Metà Periodo .....</i>	<i>64</i>
<b>M) Il Parco Progetti ( definizione e glossario) .....</b>	<b>67</b>
<b>N) Criteri di selezione delle operazioni.....</b>	<b>70</b>
<i>N.1) Criteri di ammissibilità (Tabella 9).....</i>	<i>70</i>
<i>N.2) Criteri di priorità (Tabella 10 e Tabella 11).....</i>	<i>70</i>
<b>O) Il Partenariato.....</b>	<b>78</b>
<b>Misura I.1 - Miglioramento della rete e del servizio ferroviario attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione delle linee 81</b>	
<i>Sezione I – Identificazione della Misura .....</i>	<i>81</i>
<i>Sezione II – Obiettivi della Misura.....</i>	<i>83</i>
<i>Sezione III – Procedure per l'attuazione della Misura .....</i>	<i>84</i>
<i>Sezione IV - Quadro finanziario della Misura .....</i>	<i>90</i>
<i>Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>91</i>
<b>Misura I.2 - Miglioramento della rete e del servizio stradali attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della viabilità.....</b>	<b>101</b>
<i>Sezione I – Identificazione della Misura .....</i>	<i>101</i>
<i>Sezione II – Obiettivi della misura .....</i>	<i>102</i>
<i>Sezione III – Procedure per l'attuazione della Misura .....</i>	<i>103</i>
<i>Sezione IV - Quadro finanziario della Misura .....</i>	<i>108</i>
<i>Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>109</i>

<b>Misura I.3 – Potenziamento delle attrezzature finalizzate al miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del servizio della navigazione .....</b>	<b>119</b>
<i>Sezione I – Identificazione della Misura .....</i>	<i>119</i>
<i>Sezione II – obiettivi della misura .....</i>	<i>120</i>
<i>Sezione III – Procedure per l’attuazione della Misura .....</i>	<i>120</i>
<i>Sezione IV - Quadro finanziario della Misura .....</i>	<i>124</i>
<i>Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>125</i>
<b>Misura I.4 – Sviluppo delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea e innovazione tecnologica .....</b>	<b>131</b>
<i>Sezione I– Identificazione della misura.....</i>	<i>131</i>
<i>Sezione II – Obiettivi della misura .....</i>	<i>132</i>
<i>Sezione III – Procedure per l’attuazione della misura .....</i>	<i>133</i>
<i>Sezione IV - Quadro finanziario della Misura .....</i>	<i>137</i>
<i>Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>137</i>
<b>Misura II.1 - Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali .....</b>	<b>145</b>
<i>Sezione I – Identificazione della misura.....</i>	<i>145</i>
<i>Sezione II – obiettivi della misura .....</i>	<i>147</i>
<i>Sezione III – Procedure per l’attuazione della misura .....</i>	<i>148</i>
<i>Sezione IV - Quadro finanziario della Misura .....</i>	<i>154</i>
<i>Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>155</i>
<b>Misura II.2 -Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali .....</b>	<b>164</b>
<i>Sezione I– Identificazione della misura.....</i>	<i>164</i>
<i>Sezione II – Obiettivi della misura .....</i>	<i>165</i>
<i>Sezione III – Procedure per l’attuazione della misura .....</i>	<i>166</i>
<i>Sezione IV - Quadro finanziario della misura.....</i>	<i>171</i>
<i>Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>172</i>
<b>Misura II.3 – Realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee .....</b>	<b>181</b>
<i>Sezione I – Identificazione della misura.....</i>	<i>181</i>
<i>Sezione II – Obiettivi della Misura.....</i>	<i>182</i>
<i>Sezione III – Procedure per l’attuazione della misura .....</i>	<i>183</i>
<i>Sezione IV - Quadro finanziario della misura.....</i>	<i>187</i>
<i>Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....</i>	<i>188</i>
<b>Misura III.1 – Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali a servizio dei traffici commerciali, dei collegamenti di cabotaggio e a breve raggio.198</b>	
<i>Sezione I – Identificazione della misura.....</i>	<i>198</i>
<i>Sezione II – Obiettivi della misura .....</i>	<i>200</i>

Sezione III – Procedure per l’attuazione della misura .....	200
Sezione IV - Quadro finanziario della Misura .....	205
Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....	206
<b>Misura III. 2 – Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali Air side e Land side</b>	<b>216</b>
Sezione I – Identificazione della misura.....	216
Sezione II – Obiettivi della misura .....	219
Sezione III – Procedure per l’attuazione della misura .....	220
Sezione IV - Quadro finanziario della Misura .....	224
Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....	225
<b>Misura III.3 - Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all’intermodalità delle merci</b> .....	<b>235</b>
Sezione I – Identificazione della misura.....	235
Sezione II – Obiettivi della Misura.....	236
Sezione III – Procedure per l’attuazione della misura .....	237
Sezione IV - Quadro finanziario della Misura .....	242
Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....	243
<b>Misura III.4 - Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS - Intelligent Transport Systems)</b> .....	<b>252</b>
Sezione I – Identificazione della misura.....	252
Sezione II – Obiettivi della Misura.....	254
Sezione III – procedure per l’attuazione della misura.....	255
Sezione IV – Quadro Finanziario della Misura .....	260
Sezione V – Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....	261
<b>Misura IV.1 – Assistenza Tecnica, Monitoraggio e Valutazione.....</b>	<b>266</b>
Sezione I – Identificazione della misura.....	266
Sezione II – Obiettivi della misura .....	271
Sezione III – Procedure per l’attuazione della misura .....	271
Sezione IV - Quadro finanziario della misura.....	274
Sezione V - Valutazione ex ante: analisi di coerenza e quantificazione degli obiettivi specifici.....	275
<b><u>ALLEGATO I</u> Pubblicità e Informazione: Il Piano di Comunicazione .....</b>	<b>280</b>
<b><u>ALLEGATO II</u> Utilizzo delle Risorse Liberate .....</b>	<b>289</b>
<b><u>ALLEGATO III</u> Decisioni della CE di conferma del tasso di cofinanziamento per i grandi progetti ai sensi degli artt. 25 e 26 del regolamento CE 1260/99 ...</b>	<b>293</b>
<b><u>ALLEGATO IV</u> L’integrazione Del Tema Ambientale Nell’attuazione Del Pon Trasporti: Indicatori Ambientali .....</b>	<b>294</b>

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: Obiettivi / Assi / Misure .....	12
Tabella 2 - Indicatori di impatto PON.....	19
Tabella 3 - Legami tra obiettivi specifici ed Assi/Misure .....	20
Tabella 4 - Allocazione della riserva (4% e 6%)- dettaglio per Misura e per fondo.....	50
Tabella 5 Tabella finanziaria del Complemento di Programmazione per asse prioritario e misura .....	56
Tabella 6 – Tassi di partecipazione .....	57
Tabella 7 – Profilo Programmatico di spesa .....	58
Tabella 8 - Piano finanziario: dettaglio del contributo a carico del fondo di Rotazione L.183/87 (€000) .....	59
Tabella 9 – Criteri di selezione degli interventi – criteri di ammissibilità .....	75
Tabella 10 – Criteri di selezione degli interventi – criteri generali di priorità .....	76
Tabella 11 Criteri di priorità specifici per Misura (si rimanda alle schede di Misura). .....	77
Tabella 12 Piano Finanziario di Misura – valori in Euro .....	90
Tabella 13 Previsioni di spesa annuale- Misura I.1.....	91
Tabella 14 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura I.1 .....	95
Tabella 15 – Indicatori di risultato della Misura I.1 .....	96
Tabella 16 – Indicatori di impatto socioeconomico della Misura I.1 .....	98
Tabella 17 Piano Finanziario della Misura I.2 – valori in Euro .....	108
Tabella 18 Previsione di spesa annuale - Misura I.2 .....	108
Tabella 19 - Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura I.2 .....	113
Tabella 20 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura I.2 .....	113
Tabella 21 – Indicatori di risultato della Misura I.2.....	114
Tabella 22 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura I.2.....	116
Tabella 23 Piano Finanziario della Misura I.3 – valori in Euro .....	124
Tabella 24 Previsioni di spesa annuale - Misura I.3.....	124
Tabella 25 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura I.3.....	128
Tabella 26 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura I.3 .....	128
Tabella 27- Indicatori di risultato della Misura I.3 .....	129
Tabella 28 Piano Finanziario della Misura I.4 – valori in Euro .....	137
Tabella 29 Profilo di spesa – Misura I.4 .....	137
Tabella 30 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura I.4.....	141
Tabella 31 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura I.4 .....	142
Tabella 32 – Indicatori di risultato della Misura I.4.....	143
Tabella 33 Piano Finanziario della Misura II.1 – valori in Euro.....	154
Tabella 34 Previsioni di spesa annuale - Misura II.1 .....	155
Tabella 35 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura II.1 .....	159
Tabella 36 – Indicatori di risultato della Misura II.1 .....	159
Tabella 37 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura II.1 .....	161
Tabella 38 Piano Finanziario della Misura II.2 – valori in Euro.....	171
Tabella 39 Profilo di Spesa della Misura II.2.....	171
Tabella 40 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura II.2 .....	175
Tabella 41 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura II.2 .....	175
Tabella 42 – Indicatori di risultato della Misura II.2 .....	176
Tabella 43 – Indicatori di impatto socio – economico e di impatto della Misura II.2 .....	178

Tabella 44 Piano Finanziario della Misura II.2 – valori in Euro.....	187
Tabella 45 Previsioni annuali di spesa – Misura II.3 .....	187
Tabella 46 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura II.3 .....	192
Tabella 47 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura II.3 .....	192
Tabella 48 – Indicatori di risultato della Misura II.3 .....	193
Tabella 49 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura II.3 .....	195
Tabella 50 Piano Finanziario della Misura III.1 – valori in Euro .....	205
Tabella 51 Previsioni di spesa annuale - Misura III.1 .....	206
Tabella 52 – Indicatori di realizzazione fisica della Misura III.1.....	210
Tabella 53 – Indicatori di risultato della Misura III.1 .....	211
Tabella 54 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura III.1 .....	213
Tabella 55 Piano Finanziario della Misura II.2 – valori in Euro.....	224
Tabella 56 Previsioni di spesa annuale - Misura III.2 .....	225
Tabella 57 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura III.2 .....	229
Tabella 58– Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura III.2.....	229
Tabella 59 - Indicatori di risultato della Misura III.2 .....	230
Tabella 60 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura III.2 .....	232
Tabella 61 Piano Finanziario della Misura III.3 – valori in Euro .....	242
Tabella 62 Misura III.3 – Profilo di spesa.....	242
Tabella 63 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura III.3 .....	246
Tabella 64 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura III.3 .....	246
Tabella 65 - Indicatori di risultato della Misura III.3 .....	247
Tabella 66 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura III.3 .....	249
Tabella 67 Piano Finanziario della Misura III.4 – valori in Euro .....	260
Tabella 68 Previsione di spesa annuale - Misura III.4 .....	260
Tabella 69 - Indicatori di realizzazione fisica della Misura III.4 .....	264
Tabella 70- Indicatori di risultato della Misura III.4.....	264
Tabella 71 Piano Finanziario della Misura II.2 – valori in Euro.....	274
Tabella 72 Profilo di spesa della Misura IV.1 .....	274
Tabella 73 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura IV.1.....	277

## INDICE DELLE FIGURE

1. Figura 1: Articolazione del PON 2000-2006 in Misure .....	26
3. Figura 2 – Organigramma del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti .....	27

## **INTRODUZIONE**

Con Decisione C(2001) 2162 del 14.09.2001, la Commissione Europea ha approvato il Programma Operativo “Trasporti” che si integra nel Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) per gli interventi strutturali nelle regioni interessate dall’obiettivo 1 in Italia per il periodo 2000-2006. Tale Programma, coerentemente con la strategia di intervento delineata dall’Asse VI “Reti e Nodi di Servizio” del QCS, individua le azioni da realizzare nei prossimi anni al fine di contribuire a potenziare e razionalizzare il sistema dei trasporti meridionale, in piena sintonia con le finalità individuate per tale settore a livello europeo e nazionale mediante l’attuazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno.

In seguito alla revisione di metà periodo del programma in oggetto e del QCS avvenuta ai sensi del Regolamento CE 1260/99, il PON Trasporti è stato modificato e approvato dalla CE con Decisione C(2004)5190 del 15/12/2004.

Il Programma Operativo “Trasporti” concentra la strategia di sviluppo su quattro *Assi prioritari di intervento*: I “Sviluppo del Sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno”, II “Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali”, III “Sviluppo delle Infrastrutture nodali”, IV “Assistenza Tecnica”. A loro volta, gli Assi prioritari d’intervento si articolano, complessivamente, in 12 Misure di attuazione che definiscono gli interventi da realizzare per il perseguimento degli obiettivi generali e specifici individuati per ogni singolo Asse.

Con il presente Complemento di Programmazione (CdP), si modifica il precedente analogo Documento e si chiude il processo di revisione di metà periodo del Programma come previsto dal regolamento (CE) n. 1260/99 del Consiglio del 21/06/99 recante disposizioni generali sui Fondi Strutturali. Tale processo come nella fase di programmazione parte dall’adozione da parte della Commissione Europea delle strategie e delle priorità di sviluppo per le aree dell’Obiettivo 1) (QCS), passa per la individuazione delle linee d’intervento che concorrono al perseguimento degli obiettivi delineati per il settore trasporti dall’Asse VI del QCS nelle regioni obiettivo 1 (PON) e perviene a definire le modalità di attuazione e ad individuare i beneficiari finali delle operazioni.

Il Complemento di programmazione rappresenta il documento attuativo del PON “Trasporti” 2000 - 2006 e conformemente a quanto previsto dall’art. 18, punto 3, del citato regolamento (CE) n. 1260/99, contiene:

- la descrizione dettagliata delle Misure di attuazione degli Assi prioritari, già sinteticamente delineate nel Programma Operativo;

- la valutazione ex ante, conformemente all'articolo 41, paragrafo 3, delle misure quantificate se la loro natura lo consente;
- i corrispondenti indicatori di sorveglianza di cui all'articolo 36;
- la definizione delle categorie di beneficiari finali;
- il piano finanziario indicativo che precisa per ciascun asse prioritario e per ogni anno, conformemente agli articoli 28 e 29, l'importo della dotazione finanziaria prevista per la partecipazione del Fondo in questione, e se del caso della BEI, e degli altri strumenti finanziari, nonché l'importo dei finanziamenti ammissibili pubblici o assimilabili, e la stima di quelli privati, corrispondenti alla partecipazione dei Fondi;
- le misure che devono assicurare la pubblicità del programma operativo conformemente all'articolo 46;

la descrizione delle modalità convenute fra la Commissione e lo Stato Membro interessato ai fini dello scambio informatizzato, ove possibile, dei dati necessari a soddisfare le esigenze di gestione, sorveglianza e valutazione previste dal presente regolamento.

Il documento si compone delle seguenti due parti:

- una Parte Generale contenente: un riepilogo sintetico dell'articolazione del PON in Assi prioritari e Misure con indicazione dei relativi obiettivi generali e specifici; il quadro complessivo degli indicatori di Programma; gli elementi caratterizzanti il sistema di monitoraggio ed il sistema di gestione e controllo; il sistema di valutazione; il piano finanziario generale del CdP; le modalità di trasferimento dei dati; i criteri di selezione delle operazioni;
- una parte di dettaglio costituita dalle Schede che, per ogni singola Misura, riportano: gli elementi identificativi; il contenuto tecnico; le procedure di attuazione; il quadro finanziario; la valutazione ex-ante con l'indicazione dell'analisi di coerenza e la quantificazione degli obiettivi.

In appositi allegati al Complemento si fa riferimento al Piano di comunicazione, documento che regola le modalità di pubblicità del Programma, ai criteri per l'utilizzo e il monitoraggio delle risorse liberate, alle decisioni della CE in merito al tasso di cofinanziamento dei Grandi Progetti.

**PARTE GENERALE**

## A) ARTICOLAZIONE ASSI, OBIETTIVI, MISURE

L'obiettivo generale del PON "Trasporti", in linea con la strategia d'intervento dell'Asse prioritario VI "Reti e nodi di servizio" del QCS, è quello di "migliorare e creare le condizioni di contesto per lo sviluppo imprenditoriale e la localizzazione di nuove iniziative e per aumentare la competitività e la produttività strutturale dei sistemi economici territoriali, mediante interventi che assicurino l'efficienza interna degli interventi e tendano a generare esternalità positive (sostenibilità ambientale), promuovano la riduzione degli impatti (riequilibrio modale nei trasporti), e rispettino la capacità di carico dell'ambiente e del territorio in generale". Da tale obiettivo generale discendono tre obiettivi globali, riferiti rispettivamente al "sistema a rete", alle "interconnessioni rete - aree locali" ed alle "infrastrutture nodali", che contribuiscono, ciascuno in modo differenziato, al conseguimento dei sei obiettivi prioritari (miglioramento dell'accessibilità, riequilibrio modale, sostegno all'intermodalità, recupero di efficienza e di qualità del servizio, governo della mobilità ed infine riduzione degli impatti ambientali) individuati, per il settore trasporti, dal QCS. A loro volta, gli obiettivi globali si declinano nei pertinenti quattro obiettivi specifici del QCS stesso (ob. 50, 52, 53 e 54) permettendo di individuare le connessioni esistenti tra le linee di intervento previste dal PON "Trasporti" e le linee programmatiche individuate dal QCS nel definire la strategia di sviluppo del settore trasporti.

Il "Sistema di obiettivi" sopra delineato, trova la sua naturale trasposizione nella articolazione del PON "Trasporti" in Assi e Misure. In particolare, il PON "Trasporti" è articolato in quattro Assi prioritari di intervento, ciascuno disarticolato a sua volta in Misure comprendenti tipologie omogenee di intervento:

<b>Asse I: Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno</b>
--

- Misura I.1 Miglioramento della rete e del servizio ferroviari attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione delle linee
- Misura I.2 Miglioramento della rete e del servizio stradali attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della viabilità
- Misura I.3 Potenziamento delle attrezzature finalizzate al miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del servizio della navigazione
- Misura I.4 Sviluppo delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea e innovazione tecnologica

**Asse II: Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali**

*Misura II.1* Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali

*Misura II.2* Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali

*Misura II.3* Realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee

**Asse III Sviluppo delle infrastrutture nodali**

*Misura III.1* Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali a servizio dei traffici commerciali, dei collegamenti di cabotaggio e a breve raggio.

*Misura III.2* Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali Air side e Land side

*Misura III.3* Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci

*Misura III.4* ITS (Intelligent Transport Systems)

**Asse IV Assistenza tecnica**

*Misura IV.1* Assistenza Tecnica, Monitoraggio e Valutazione

La Tabella 1 di seguito riportata riassume l'articolazione del PON "Trasporti", con indicazione del quadro "Assi/Obiettivi/Misure".

Tabella 1: Obiettivi/ Assi / Misure

Obiettivi Globali di Asse	Obiettivi Specifici	Misure
<b>Asse I "Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento"</b>		
Sviluppare il sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno al fine di assicurare i collegamenti necessari per spostarsi velocemente e con sicurezza sul territorio meridionale e da questo verso altre aree, indirizzare la domanda di mobilità verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti nei diversi contesti, alleggerendo la pressione cui è sottoposta la rete stradale da parte del trasporto merci di lunga percorrenza, migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione, rendere fluida la circolazione ed accessibile il territorio sfruttando le possibili applicazioni derivanti dalle tecnologie dell'informazione, quali sistemi di controllo del traffico marittimo ed aereo, contribuire alla riduzione degli impatti ambientali sia sul fronte delle infrastrutture di trasporto, che sul fronte delle emissioni (aria, rumore).	1. 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, 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.	<p><b>Misura I.1</b> – Miglioramento della rete e del servizio ferroviari attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione delle linee.</p> <p><b>Misura I.2</b> - Miglioramento della rete e del servizio stradali attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della viabilità.</p>
	2. Realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti nazionali e internazionali, nel rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dei criteri di minimizzazione degli impatti ambientali.	<p><b>Misura I.1</b> – Miglioramento della rete e del servizio ferroviari attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione delle linee.</p> <p><b>Misura I.2</b> - Miglioramento della rete e del servizio stradali attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della viabilità.</p>
	3. 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.).	<p><b>Misura I.1</b> – Miglioramento della rete e del servizio ferroviari attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione delle linee.</p> <p><b>Misura I.2</b> - Miglioramento della rete e del servizio stradali attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della viabilità.</p> <p><b>Misura I.3</b>- Potenziamento delle attrezzature finalizzate al miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del servizio della navigazione.</p> <p><b>Misura I.4</b> – Sviluppo delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea e innovazione tecnologica.</p>
	4. Perseguire il riequilibrio modale sia sul versante urbano e metropolitano, sia sul versante del trasporto merci ...	<b>Misura I.1</b> – Miglioramento della rete e del servizio ferroviari attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione delle linee.
<b>Asse II "Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali"</b>		
Potenziare le connessioni tra le aree locali e le grandi direttrici di traffico della penisola sostenendo il processo di internazionalizzazione del Mezzogiorno, al fine di creare un sistema integrato di trasporto mediante l'interconnessione tra diverse modalità di trasporto, rendere fluida la circolazione ed accessibile il territorio, anche urbano, per mezzo di sistemi rapidi di massa su rotaia e mediante il potenziamento delle infrastrutture nei principali nodi metropolitani, migliorare la qualità del servizio di trasporto elevandone gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione, perseguire il riequilibrio modale, mediante interventi di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale, in particolare sul versante urbano e metropolitano, contribuire alla minimizzazione degli impatti ambientali ed al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni, con particolare riferimento ai gas ad effetto serra.	1. 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, 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.	<p><b>Misura II.1</b> - Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali</p> <p><b>Misura II.2</b> - Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali</p>
	2. Realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti nazionali e internazionali, nel rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dei criteri di minimizzazione degli impatti ambientali.	<p><b>Misura II.1</b> - Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali</p> <p><b>Misura II.2</b> - Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali</p> <p><b>Misura II.3</b> – Realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee</p>
	3. 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.).	<p><b>Misura II.1</b> - Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali</p> <p><b>Misura II.2</b> - Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali</p> <p><b>Misura II.3</b> – Realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee</p>
	4. Perseguire il riequilibrio modale sia sul versante urbano e metropolitano, sia sul versante del trasporto merci ...	<b>Misura II.1</b> - Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali <b>Misura II.3</b> – Realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee
<b>Asse III" Sviluppo delle infrastrutture nodali"</b>		
Potenziare le infrastrutture nodali di interesse nazionale, rafforzando il ruolo strategico del Mezzogiorno quale piattaforma logistica del Mediterraneo nella dinamica dei traffici mondiali, al fine di favorire il riequilibrio modale, in particolare sul versante del trasporto merci, consolidando la rete aeroportuale esistente e promuovendo il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada, procedere verso la creazione di un sistema integrato di trasporto favorendo l'interconnessione tra le diverse modalità di trasporto, migliorare la qualità dei servizi di trasporto offerti, gli standard di sicurezza e le tecniche di gestione, rendere più fluidi i traffici, in particolare quelli merci, contribuire alla riduzione degli impatti ambientali, sia sul fronte delle infrastrutture di trasporto, che sul fronte delle emissioni (aria, rumore).	1. 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, 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.	<p><b>Misura III.1</b> – Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali a servizio dei traffici commerciali, dei collegamenti di cabotaggio e a breve raggio.</p> <p><b>Misura III.2</b> – Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali Air side e Land side</p> <p><b>Misura III.3</b> – Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci</p>
	3. 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.).	<p><b>Misura III.2</b> – Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali Air side e Land side</p> <p><b>Misura III.4</b> - ITS</p>
	4. Perseguire il riequilibrio modale sia sul versante urbano e metropolitano, sia sul versante del trasporto merci ...	<p><b>Misura III.1</b> – Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali a servizio dei traffici commerciali, dei collegamenti di cabotaggio e a breve raggio.</p> <p><b>Misura III.4</b> - ITS</p> <p><b>Misura III.3</b> – Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci</p>

## **B) QUADRO COMPLESSIVO DEGLI INDICATORI DI PROGRAMMA**

La strategia del QCS per il settore “Trasporti” mira a realizzare un sistema di trasporti sostenibile in grado di raggiungere l’obiettivo di una più equilibrata distribuzione dei traffici tra le modalità, disegnando un sistema integrato di trasporto coerente con gli obiettivi comunitari del Libro Bianco ed idoneo a supportare lo sviluppo locale.

Il PON Trasporti, attraverso il cofinanziamento dell’Unione Europea, concretizza tale strategia, con investimenti infrastrutturali di valenza nazionale nel settore dei trasporti per attenuare il divario di sviluppo socio-economico fra le regioni italiane dell’Obiettivo 1 ed il resto del Paese.

La disponibilità di infrastrutture di collegamento, trasporto ed accesso più efficienti rappresenta, infatti, una condizione indispensabile per superare la perifericità e la marginalizzazione di gran parte del territorio meridionale e dei sistemi produttivi e sociali in esso localizzati, così da contribuire ad accrescerne la competitività.

In questo contesto, il PON, coerentemente con quanto previsto nel PGTL, si propone di riqualificare e potenziare le infrastrutture di livello nazionale secondo strategie complessive di intervento. Tali strategie, richiamate dallo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, tendono a privilegiare:

- la soluzione dei problemi “di nodo” intesi come connessione delle reti di infrastrutture ferroviarie e stradali sia con le aree urbane sia con i terminali delle altre modalità di trasporto;
- la realizzazione di itinerari con caratteristiche prestazionali il più omogenee possibili e differenziate per i diversi segmenti di traffico - viaggiatori di lunga e breve percorrenza, merci - allo scopo di massimizzare le capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- la realizzazione di itinerari che consentono lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferrovia con caratteristiche di sagoma adeguate al trasporto di container e casse mobili (anche high-cube), collegati con i porti hub di Gioia Tauro, Taranto (Freeways ferroviarie) ed i principali valichi alpini. Tale azione si connette al potenziamento del sistema dei centri di interscambio strada-ferrovia nel Mezzogiorno;
- l’adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi, ferroviario e stradale, “tirrenico” e “adriatico”;
- la realizzazione, per le isole, della continuità territoriale attraverso porti ed aeroporti che assumono, in particolare per la Sardegna, il ruolo di vere e proprie porte di ingresso nell’ambito della realizzazione del “Corridoio Plurimodale Sardegna - Continente”;
- il rafforzamento delle maglie trasversali attraverso l’adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali dei corridoi Est-Ovest

ferroviari e/o stradali: Lazio/Campania-Molise, Campania-Puglia e Calabria-Basilicata-Puglia, Sicilia (Corridoio Tirrenico-Jonico) e Sardegna (Corridoi sardi Nord-Sud e Ovest-Est);

- l'integrazione a sistema dei terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale per soddisfare la crescente domanda di traffico passeggeri e merci con particolare riferimento, agli interventi per lo sviluppo dei servizi di cabotaggio Ro-Ro;
- le azioni atte a servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che tenda al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale - nel rispetto degli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra con il Protocollo di Kyoto e con le convenzioni sottoscritte sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità - di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree meridionali della penisola abbiano un adeguato livello di accessibilità.
- lo sviluppo tecnologico e sistemi intelligenti al fine di dotare le infrastrutture di trasporto di sistemi di rilevamento e di gestione del traffico e degli incidenti.

Nella revisione di metà periodo (MTR) sono state aggiornate le condizioni di attuazione e gli obiettivi del PON Trasporti, pur confermando la strategia complessiva, in coerenza con quanto stabilito dal QCS Asse VI per i trasporti e sulla base della metodologia riportata nell'allegato 0 del PON Trasporti.

L'aggiornamento del quadro strategico per l'asse VI Trasporti parte dall'esigenza di realizzare nel Mezzogiorno un sistema di trasporti sostenibile in grado di assicurare i collegamenti materiali e immateriali necessari per favorire lo sviluppo dei territori e la valorizzazione dei fattori di competitività, indirizzando la domanda di mobilità verso le modalità economicamente, socialmente e ambientalmente più efficienti nei diversi contesti.

La strategia del PON, dunque in coerenza con quella dell'Asse VI del QCS si articola intorno a sei obiettivi: i) accessibilità dei territori; ii) riequilibrio modale; iii) sviluppo dell'intermodalità; iv) sviluppo della mobilità sostenibile nelle aree urbane; v) miglioramento della qualità dei servizi; vi) riduzione degli impatti ambientali.

Tali obiettivi sono perseguiti nell'ambito del quadro strategico definito dal nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e dagli strumenti da esso derivati, lo SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), il SOM (Strumento Operativo per il Mezzogiorno) e i Piani Regionali dei Trasporti (PRT).

In particolare, i sei *obiettivi prioritari*, identificati dall'Asse VI del QCS (cfr. par. 3.7 del QCS) si esplicano:

- I. con l'**accessibilità** – al fine di assicurare i collegamenti necessari per spostarsi velocemente e con sicurezza sul territorio meridionale e da questo verso altre aree, garantendo una accorta integrazione tra reti locali, rete nazionale ed internazionale al fine di sostenere la coesione sociale e processi di sviluppo equilibrato dei territori;
- II. con il **riequilibrio modale**, per indirizzare la domanda di mobilità verso le modalità più efficienti sotto gli aspetti economico, sociale e ambientale nei diversi contesti, al fine di alleggerire la pressione cui è sottoposta la rete stradale da parte del trasporto di lunga percorrenza, quale ad esempio il traffico merci di cabotaggio nelle relazioni interne;
- III. con l'**intermodalità**, per procedere verso l'integrazione del Sud nella rete del sistema dei trasporti europeo, favorendo l'interconnessione tra le grandi direttrici di traffico e le reti di trasporto locale, e tra diverse modalità di trasporto;
- IV. con la **mobilità**, per incentivare il riequilibrio modale, soprattutto in ambito urbano, controllare i fenomeni di congestione, garantire la continuità degli spostamenti, rendere fluida la circolazione ed accessibile il territorio, anche urbano, con ciò migliorando la conciliazione tra vita professionale ed esigenze sociali;
- V. con la **qualità ed efficienza**, per migliorare la qualità dei servizi di trasporto, gli standard di sicurezza, l'accessibilità per tutte le categorie di cittadini e le tecniche di gestione allineandoli alla media nazionale;
- VI. con la **riduzione degli impatti ambientali**, per il miglioramento complessivo di efficienza del sistema dei trasporti riequilibrandolo a favore della ferrovia e del mare, il che consente di contribuire, in maniera quantificabile, al rispetto degli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto).

Le strategie operative adottate dal PON Trasporti per ciascuno di questi obiettivi orizzontali sono riportate nel PON Trasporti nel paragrafo 2.2 .

Le operazioni individuate per ciascun obiettivo strategico del PON Trasporti in sede di aggiornamento delle strategie e degli indirizzi del Programma, assicurano il perseguimento di detti obiettivi in coerenza con le linee strategiche generali del QCS.

L'aggiornamento delle linee strategiche per l'individuazione e l'attuazione delle operazioni è coerente, inoltre, con le altre politiche di programmazione nazionali e comunitarie, tanto trasversali (politiche attive del lavoro, tutela dell'ambiente e del paesaggio) quanto verticali (DPEF Legge Obiettivo, PGTL, PRT nonché strumenti di pianificazione territoriale e ambientale).

In questo ambito, per consentire un adeguato sviluppo del sistema dei trasporti nel Mezzogiorno, si è pervenuti all'individuazione di un insieme di opere infrastrutturali da realizzare, riguardanti le diverse modalità trasportistiche.

La selezione dei progetti è conforme alle indicazioni del paragrafo 2.5 "Articolazione degli interventi in funzione degli obiettivi globali" ed agli indirizzi per la definizione dei criteri di selezione. In particolare, il paragrafo 2.5.3 Elementi generali per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni definisce gli elementi che guidano il processo di selezione nella fase di attuazione del Programma.

In via prioritaria, i criteri in argomento riguardano:

- 1) il contributo al conseguimento degli obiettivi programmati;
- 2) il riequilibrio modale;
- 3) la riduzione degli impatti ambientali;
- 4) la tempistica;
- 5) la coerenza interna.

La selezione e realizzazione delle operazioni sulla base della revisione di metà periodo del PON trasporti (paragrafo 2.5.4 del PON trasporti) segue alcuni indirizzi comuni:

- selezione delle operazioni attraverso un approccio di sistema orientato a rendere le stesse completamente funzionali alle finalità di un trasporto sostenibile ed in grado di influire in modo deciso sul riequilibrio modale;
- concentrazione su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza fra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato e che contribuiscano significativamente al completamento di progetti prioritari, con particolare attenzione al potenziamento delle TEN (reti transeuropee) e delle reti SNIT;
- valutazione dell'opportunità, in caso di operazioni su infrastrutture particolarmente strategiche che necessitino, per la loro natura, di lunghi tempi di realizzazione, del loro inserimento in più periodi di programmazione, previo esame delle soluzioni progettuali, delle priorità realizzative più efficaci e della identificazione e messa in atto di tutte le possibili modalità di accelerazione;
- selezione degli interventi (operazioni) secondo criteri basati: sulla sostenibilità finanziaria (costruzione ed esercizio), che stimolino la possibilità di partecipazione di operatori e capitali privati; la complementarietà ed integrazione con altri interventi (operazioni) e l'effetto leva complessivo; la capacità degli interventi (operazioni) di ridurre i costi esterni delle attività di trasporto e di contribuire al conseguimento degli obiettivi di sicurezza e di sostenibilità ambientale di lungo periodo; lo specifico contributo alla minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio;

- contributo degli interventi (operazioni) alla riduzione del deficit infrastrutturale e dell’offerta dei servizi di trasporto nei territori delle regioni Ob.1 e tra queste ed il resto del Paese;
- attribuzione di priorità agli interventi (operazioni) che, rispetto all’impegno finanziario, possono avere maggiore efficacia per completare le reti, potenziando le prestazioni a parità di infrastruttura ed aumentando le interconnessioni fra nodi e archi anche in base alle previsioni della domanda, dei servizi di trasporto e dei flussi di traffico, nonché degli impatti su sicurezza, sviluppo socio-economico, ambiente e territorio;
- maggiore efficienza e celerità nella fase di avvio e realizzazione delle opere; per il settore ferroviario, miglioramento della capacità progettuale, anche in considerazione della lunghezza dei tempi procedurali normalmente necessari in tale settore e anche per le fasi di realizzazione;
- impulso all’introduzione di tecnologie innovative.

Al fine di misurare il progressivo conseguimento degli obiettivi del PON Trasporti è stato definito un *set* di indicatori corrispondente alle tre seguenti categorie:

- 1) Indicatori di realizzazione fisica e di risultato;
- 2) Indicatori di impatto macro-economico (effetti di cantiere) e di monitoraggio degli impatti ambientali;
- 3) Indicatori di impatto a livello di Programma.

1) Indicatori di realizzazione fisica e di risultato

Gli *indicatori di realizzazione fisica*, definiti in funzione delle tipologie e sottotipologie di progetto previste dalle Misure, appartengono alla “lista di indicatori comuni” definita dal Ministero dell’Economia e delle finanze - DPS (UVAL) - RGS (IGRUE) nell’ambito delle attività di impostazione del sistema di monitoraggio del QCS Obiettivo 1; peraltro saranno anche utilizzati indicatori specifici (locali) già esaminati con il MEF, che consentono una migliore gestione del Programma.

Gli *indicatori di risultato* sono stati definiti e quantificati dai soggetti titolari di Misura, e selezionati tenendo conto della proposta contenuta nel “Documento di lavoro del 6 novembre 2001”, elaborato nell’ambito del sistema nazionale di valutazione del QCS obiettivo 1 (Ministero dell’Economia e delle finanze - DPS/UVAL - INEA - ISFOL/Struttura nazionale di valutazione FSE) e delle osservazioni del Valutatore Indipendente. Gli indicatori sono riportati nelle schede di Misura.

Per la specificazione delle Unità di Misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori (fisici e di risultato) è stato redatto dall’AdG apposito documento di dettaglio a disposizione per gli approfondimenti metodologici in esso contenuti.

2) Indicatori di impatto macro-economico (effetti di cantiere)

Allo scopo di illustrare l'impatto delle Misure di natura infrastrutturale (tutte, quindi, ad eccezione delle Misure I.3, I.4 , III.4, e IV.1) sulle principali variabili macro-economiche, si riportano nelle Schede di Misura, i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno, per ciascuna Misura. L'utilizzo di tale modello ha permesso di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione delle Misure. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Gli indicatori utilizzati si riferiscono alle seguenti variabili macro-economiche: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

3) Indicatori di impatto ambientale

Gli indicatori ambientali sono stati definiti e revisionati in partenariato con l'Autorità Ambientale del PON Trasporti a partire dalle analisi condotte dall'AA nella Valutazione Ex Ante Ambientale (VEA) del PON Trasporti (versione aggiornata al riportata in allegato alla Nuova versione del PON Trasporti). L'AdG e l'AA hanno predisposto dunque un set di indicatori per ciascuna Misura riportato nell'Allegato 4 .

Per gli approfondimenti relativi all'integrazione degli aspetti ambientali nel PON Trasporti e per la descrizione della metodologia di applicazione degli indicatori ambientali l'AdG e l'AA hanno redatto un documento di dettaglio a disposizione per gli approfondimenti metodologici in esso contenuti.

4) Indicatori di impatto a livello di Programma

Gli indicatori di impatto per programma sono riportati nella Tabella 2 in relazione ai quattro obiettivi generali del QCS interessati dal PON. Tali indicatori sono stati definiti dall'Autorità di Gestione (di seguito AdG) in accordo con il Gruppo di Lavoro attivato nell'ambito del sistema nazionale di valutazione del QCS obiettivo 1 sopra citato.

**Tabella 2 - Indicatori di impatto PON**

INDICATORI DI IMPATTO	OBIETTIVO 50	OBIETTIVO52	OBIETTIVO 53	OBIETTIVO54
Variazione dei volumi di interscambio di merci via rete ferroviaria, aeroportuale e portuale da e verso l'area di riferimento	X			
Variazione dei flussi di persone via rete ferroviaria, aeroportuale e portuale da e verso l'area di riferimento	X	X		
Variazione del valore aggiunto delle imprese di trasporto stradale	X			
Variazione dei costi di trasporto delle imprese (non del settore trasporto stradale) nell'area di riferimento	X			
Demografia delle imprese localizzate nell'area di riferimento	X			
Km di strada urbanizzata con riduzione di traffico rispetto ai km di strada extraurbana creata	X			
Variazione dei km percorsi in autostrada su brevi percorrenze rispetto al totale km percorsi sulla rete autostradale di interesse	X			
Variazione degli introiti derivanti dai brevi percorsi in autostrada rispetto al totale introiti della rete autostradale di interesse	X			
Variazione dei flussi di persone da e verso gli scali aeroportuali dell'area di riferimento per tipologia di mezzo utilizzato	X			
Variazione del numero di treni merci partiti e arrivati con carico negli interporti dell'area di riferimento	X			
Variazione del valore degli immobili nelle aree oggetto di interventi di riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico.	X	X	X	
Variazione dei flussi di passeggeri del servizio pubblico locale (treni locali, mezzi collettivi su strada) da e verso l'area di riferimento		X		
Variazione del tempo di percorrenza dei collegamenti da aeroporti e porti ai caselli autostradali maggiormente utilizzati		X		
Variazione del rapporto corse/capacità nella rete ferroviaria locale			X	
Variazione del numero di incidenti su strade e autostrade nell'area di riferimento su veicoli*km			X	
Numero di transiti con esazione automatica nei giorni festivi rispetto al totale di transiti con esazione automatica sulla rete autostradale di interesse			X	
Variazione del fatturato di porti e interporti dell'area di riferimento			X	
Variazione della quantità di merci trasportate su ferrovia e cabotaggio rispetto al totale degli scambi interregionali				X
Variazione della quantità di merci trasportate da camion a treno in interporto rispetto alla quantità totale di merci trasportate su strade interregionali				X

**Tabella 3 - Legami tra obiettivi specifici ed Assi/Misure**

Assi e Misure	Obiettivi specifici			
	Ob .50	Ob. 52	Ob.53	Ob.54
Mis I.1	√	√	√	√
Mis I.2	√	√	√	
Mis I.3			√	
Mis I.4			√	
<b>ASSE I</b>	√	√	√	√
Mis II.1	√	√	√	√
Mis II.2	√	√	√	
Mis II.3		√	√	√
<b>ASSE II</b>	√	√	√	√
Mis III.1	√			√
Mis III.2	√		√	
Mis III.3	√			√
Mis III.4	√		√	√
<b>ASSE III</b>	√		√	√

## **C) IL SISTEMA DI MONITORAGGIO**

### Descrizione e Ruolo del Monitoraggio

Come indicato nel capitolo 5, paragrafo 5.4.4, del PON Trasporti, un adeguato sistema di monitoraggio deve:

- registrare le informazioni relative all'attuazione dei diversi livelli di articolazione del Programma Operativo (Progetto/Misura/Asse, come previsto dall'articolo 36 del Regolamento 1260/99);
  - rilevare i dati finanziari, procedurali e fisici ove possibile, aggregabili;
  - fornire informazioni specifiche che possano rendersi necessarie in occasioni e per finalità specifiche, quali controlli sistematici e a campione .
- 
- Il monitoraggio delle operazioni del PON Trasporti è di fondamentale importanza, tra l'altro, per: la raccolta dei dati finanziari e statistici di supporto all'attività di sorveglianza, di valutazione e controllo da parte dell'AdG;
  - la gestione delle procedure e dei dati relativi agli indicatori di avanzamento fisico e di risultato;
  - l'interfacciamento e il coordinamento con il Sistema Informativo Centralizzato di Monitoraggio istituito presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze – RGS - IGRUE, per il monitoraggio dell'avanzamento finanziario, procedurale e fisico dei programmi cofinanziati da risorse comunitarie a livello centrale e regionale.

Inoltre, il Sistema di monitoraggio deve essere di supporto ai soggetti responsabili della gestione delle operazioni per:

- verificare costantemente lo stato di avanzamento delle attività programmate, sia in termini di finanziamenti che di costi, anche sulla base degli indicatori precedentemente definiti;
- ottenere un quadro aggiornato: (a) sul grado di raggiungimento degli obiettivi prefissati (b) sulle necessità di rimodulazione o riprogrammazione in itinere delle attività e dei finanziamenti.

Di seguito vengono descritti i tre principali aspetti del Monitoraggio del Programma: finanziario, fisico e procedurale.

#### Il monitoraggio finanziario

I dati finanziari devono essere raccolti a livello di progetto e successivamente aggregati a livello di misura. essi si riferiscono alla spesa effettivamente sostenuta dai beneficiari finali nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 30 del Regolamento (CE) n. 1260/1999. I dati vengono confrontati a livello di misura, asse prioritario, programma operativo, con il piano finanziario vigente.

#### Il monitoraggio procedurale

Il monitoraggio procedurale si basa su schede di rilevazione dei dati sia a livello di progetto che a livello di misura. Il monitoraggio procedurale si attiva a livello di misura ed ha per oggetto le procedure di attuazione e gestione della misura fino alla fase di individuazione dei progetti. I dati procedurali devono, successivamente, rilevare a livello di progetto tutte le fasi salienti della realizzazione delle opere dalla progettazione al collaudo

#### Il monitoraggio fisico

I dati fisici devono essere rilevati a livello di progetto e, ove possibile, aggregati sulla base della griglia di indicatori comuni così come definiti dall'Autorità di gestione del QCS; il monitoraggio viene effettuato attraverso gli indicatori di realizzazione e, quando possibile, di risultato e di impatto indicati nel programma operativo e nel complemento di programmazione. In linea generale gli indicatori di risultato e di impatto sono valutati sulla base dei dati di monitoraggio resi disponibili a livello di progetto, infrastruttura e Misura.

*Gli indicatori di realizzazione fisica sono stati definiti in funzione delle tipologia e sottotipologie di progetto previste dalle Misure: appartengono alla "lista di indicatori comuni" definita dal Ministero dell'Economia e delle finanze - DPS (UVAL) - RGS (IGRUE) nonché sono stati integrati laddove necessario con indicatori locali.*

#### *Periodicità della comunicazione dei dati*

Riguardo la tempistica nella comunicazione dei dati si precisa che fino al 31 dicembre 2004 i dati finanziari vengono aggiornati e diffusi con cadenza trimestrale. I dati procedurali con cadenza semestrale (30 giugno e 31 dicembre) e quelli fisici devono essere aggiornati e diffusi con cadenza annuale.

A partire da gennaio 2005, invece, i dati saranno aggiornati con flusso continuo sulla base dati di lavoro utilizzando il sistema MONIT WEB. I dati finanziari poi sono resi disponibili sulla base dati ufficiale, e quindi condivisi con le strutture del MEF, con cadenza bimestrale (al 28 febbraio, 30 aprile, 30 giugno, 31 agosto, 31 ottobre e 31 dicembre di ogni anno); resta invariata la cadenza di diffusione dei dati procedurali e fisici.

#### Accesso all'informazione

I dati di monitoraggio del Programma saranno diffusi attraverso pagine web dedicate al PON Trasporti e sul portale dell'IGRUE per coloro che sono abilitati all'accesso. Il Comitato di Sorveglianza del PON potrà individuare contenuti e modalità di altre forme di divulgazione dei dati di monitoraggio.

#### La struttura e il sistema di monitoraggio

La responsabilità delle attività di monitoraggio a livello di Progetto e di Misura spetta ai Soggetti/Enti titolari di Misura. Soggetto responsabile del coordinamento complessivo delle attività di monitoraggio del Programma e interfaccia nei confronti dell'Autorità Nazionale responsabile del Sistema Centrale di Monitoraggio è, invece, il:

#### *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

*Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale e i servizi generali*

*Direzione Generale per la Programmazione e i Programmi Europei*

*Divisione 5 – Osservatorio e monitoraggio delle trasformazioni del territorio – studi <sup>1</sup>*

*Via Caraci, 36 – 00157 Roma*

*Telefono: ++3906 4158.1*

Operativamente, l'Autorità di Gestione, con l'assistenza di una società di consulenza specializzata, si avvale del Sistema Informativo MONIT WEB predisposto dal MEF – RGS – IGRUE per garantire un adeguato monitoraggio del Programma, in adempimento a quanto previsto dai regolamenti sui Fondi Strutturali. Il processo di rilevazione delle informazioni si alimenta con i dati provenienti dai documenti formali raccolti a cura degli enti titolari di Misura ed inseriti nel Sistema informativo. I responsabili di Misura, con l'ausilio della struttura di assistenza al monitoraggio, provvedono all'immissione, controllo e validazione dei dati finanziari, fisici e procedurali nel

---

<sup>1</sup> Queste competenze, nell'ambito della riorganizzazione in corso del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, avviata ad esecuzione dal settembre 2004, saranno assegnate all'ufficio responsabile delle attività di Gestione e Coordinamento (attualmente Div.4).

sistema informativo a livello di singolo progetto/operazione, associati a un codice di intervento, asse e misura. L'attività in parola comporta il passaggio dei dati dall'ambiente di lavoro, dedicato esclusivamente agli enti attuatori e all'AdG, a quello ufficiale che è condiviso con il MEF e con gli utenti abilitati.

Il MIT ha inoltre predisposto un data base relazionale, SIPONT Sistema Informativo per il PON Trasporti, al fine di facilitare il Controllo di Gestione del PON descritto nella sezione D.1

Nel Documento che codifica i flussi informativi, interni ed esterni, (Manuale Operativo del PON Trasporti), sono ulteriormente esplicitate le procedure di monitoraggio del Programma.

#### Ufficio di coordinamento delle attività di monitoraggio

La struttura accennata in precedenza (Div. 5 e poi Divisione 4) si interfaccia, da una parte, con gli Uffici titolari delle attività di Monitoraggio identificati nell'ambito delle strutture organizzative degli enti e dei soggetti titolari di Misura, dall'altra, invece, con il Ministero dell'Economia e delle Finanze - RGS - IGRUE che gestisce il sistema centrale di monitoraggio a livello di QCS ob. 1.

Essa costituisce l'Ufficio di coordinamento delle attività di monitoraggio e assicura la funzionalità del sistema di monitoraggio del PON attraverso l'utilizzo, da parte degli enti e soggetti titolari di Misura sia del *portale* MONIT WEB gestito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - RGS - IGRUE sia del sistema definito SIPONT per il controllo di gestione del programma.

In particolare, l'Ufficio di coordinamento delle attività di monitoraggio provvede a:

- garantire l'adozione di procedure omogenee di raccolta delle informazioni di monitoraggio a livello di Progetto attraverso la definizione di Schede di Monitoraggio;
- trasmettere periodicamente, alle cadenze predefinite, i dati di monitoraggio, ricevuti dagli Uffici titolari delle attività di Monitoraggio, al Ministero dell'Economia e delle Finanze - RGS - IGRUE;
- elaborare i rapporti periodici di monitoraggio.

## **D) IL SISTEMA DI GESTIONE E CONTROLLO**

La struttura organizzativa del PON Trasporti 2000-2006 è articolata su due livelli: 1) Programma e 2) Misure (vedi Figura 1).

1) A livello di Programma, la struttura organizzativa che caratterizza il “sistema di gestione e controllo” è costituita dall’Autorità di Gestione e Coordinamento e dall’Autorità di Pagamento (di seguito AdP).

2) All’interno delle strutture organizzative dei soggetti ed enti titolari di Misura, sono, invece, individuate distinte, e funzionalmente indipendenti, unità organizzative, da un lato, dedicate alle attività di gestione e controllo ordinario delle operazioni finanziate e, dall’altro, preposte alle attività di gestione dei flussi finanziari.

Le unità organizzative suddette identificano i seguenti Uffici:

Ufficio titolare di Misura (titolare di gestione, controllo e attività di monitoraggio);

Ufficio titolare della gestione dei flussi finanziari.

La Figura 1 evidenzia che i “beneficiari finali” (nel cui ambito sono identificati i Referenti di Progetto), responsabili della committenza delle singole operazioni, non sempre coincidono con i soggetti o enti titolari di Misura.

In posizione di indipendenza funzionale rispetto alle strutture preposte all’esercizio delle diverse funzioni attribuite all’Autorità di Gestione e Coordinamento e all’Autorità di Pagamento, si colloca, infine, l’organismo titolare delle funzioni di verifica dell’efficacia del sistema di gestione e controllo (controllo di II° livello) e preposto a rilasciare la Dichiarazione di cui all’art. 15 del Regolamento 438/01 (par. D.7), (vedi Figura 2).

Nei paragrafi successivi si riportano:

- l’organizzazione dell’Autorità di Gestione e Coordinamento e dall’Autorità di Pagamento (par D.1);
- le unità organizzative, con le relative funzioni, che, nell’ambito delle organizzazioni dei soggetti ed enti titolari di Misura, identificano:
- gli Uffici titolari di Misura (par. D.2);
- gli Uffici titolari delle attività di monitoraggio (par. D.3);
- gli Uffici titolari della gestione dei flussi finanziari (par. D.4);
- l’identificazione dei beneficiari finali delle singole Misure (par. D.5);
- il ruolo e le funzioni dei Referenti di Progetto (par. D.6);
- l’organizzazione dei controlli di II livello (par.D.7).

Figura 1: Articolazione del PON 2000-2006 in Misure

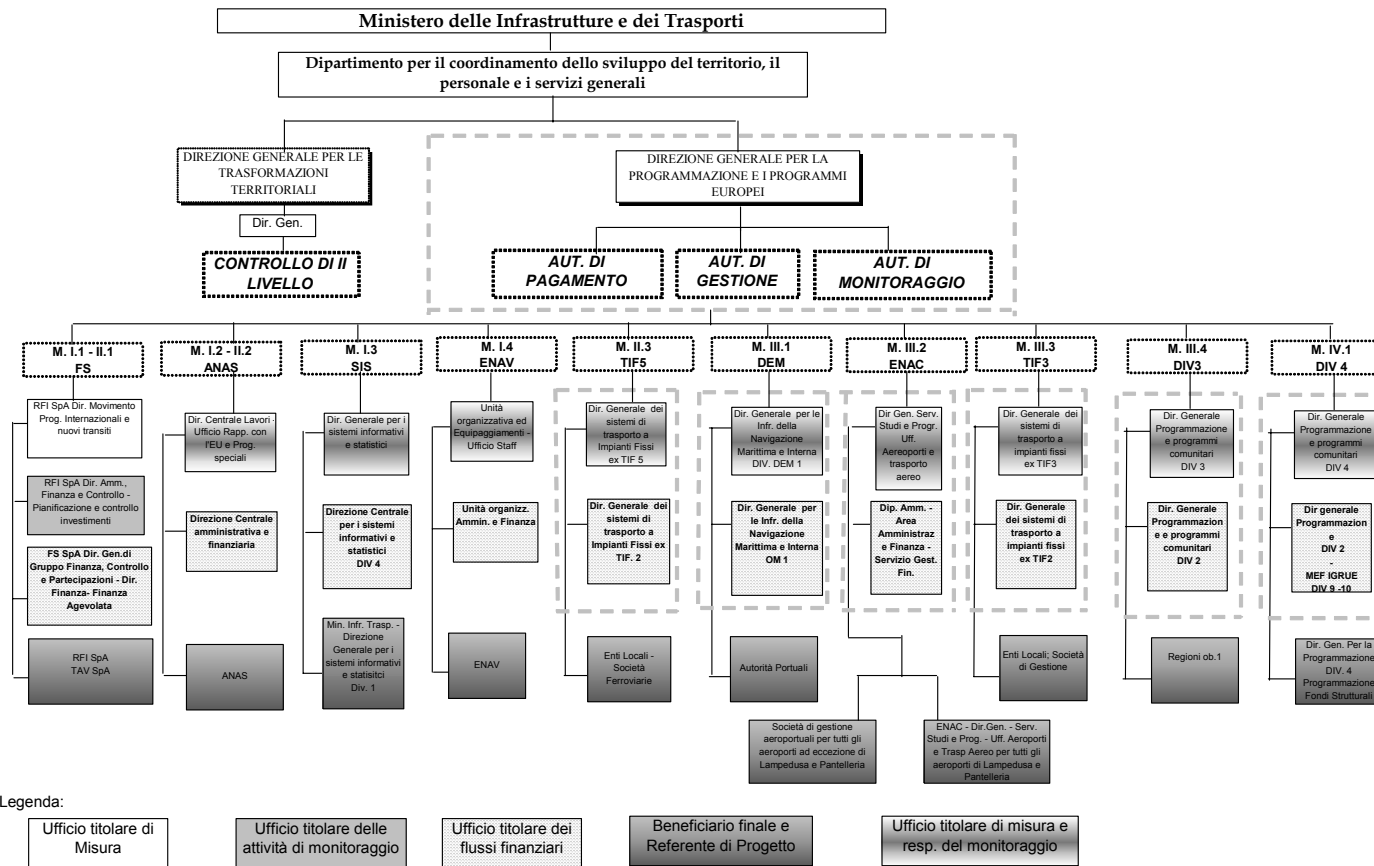
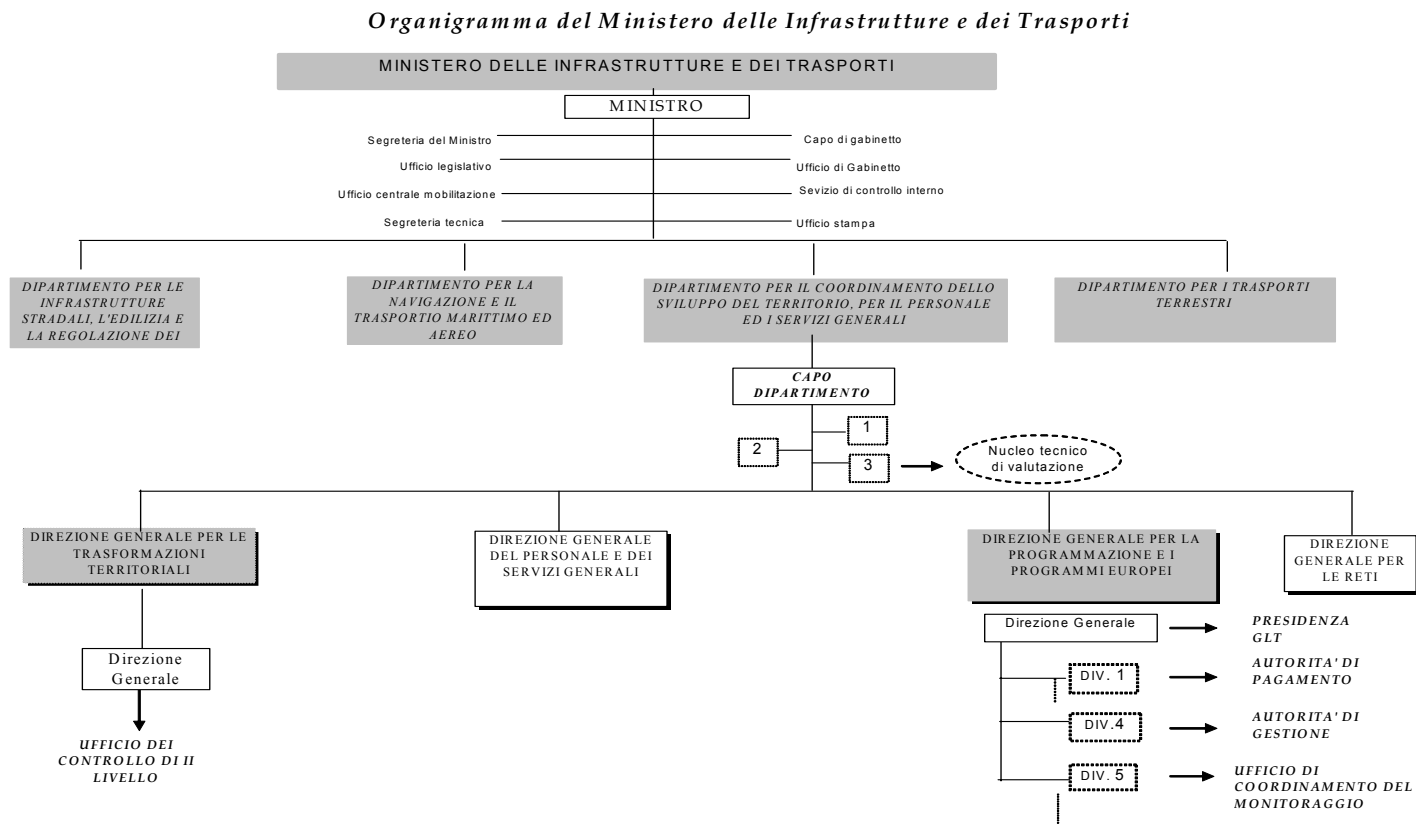


Figura 2 – Organigramma del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



## **D.1 Autorità di Gestione e Coordinamento e Autorità di Pagamento**

L'Autorità di Gestione e Coordinamento e l'Autorità di Pagamento sono collocate nelle sottoindicate strutture organizzative della Direzione Generale per la Programmazione e i Programmi Europei - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale ed i Servizi Generali - del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

### Autorità di Gestione e Coordinamento:

**Divisione 4** - Programmazione Fondi Strutturali

Via Caraci, 36 - 00157 Roma

Telefono: +3906 4158.6655

### Autorità di Pagamento:

**Divisione 1** - Affari Generali ed Amministrativi

Via Caraci, 36 - 00157 Roma

Telefono: +3906 4158.6672

### Ufficio di coordinamento delle attività

#### di monitoraggio:

**Divisione 5** - Osservatorio e Monitoraggio delle trasformazioni del territorio - Studi <sup>2</sup>

Via Caraci, 36 - 00157 Roma

Telefono: +3906 4158.6675

### 1) Autorità di Gestione e Coordinamento

L'Autorità di Gestione e Coordinamento è responsabile dell'efficacia e della regolarità della gestione e dell'attuazione e in particolare, in coerenza con il Regolamento 1260/99, art. 34, delle seguenti funzioni:

- del coordinamento generale del programma;
- dell'istituzione di un dispositivo di raccolta di dati finanziari e statistici affidabili sull'attuazione, che siano di supporto all'attività di sorveglianza e alla valutazione, nonché della trasmissione di tali dati, secondo modalità concordate tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze e la Commissione Europea;

---

<sup>2</sup> Queste competenze, nell'ambito della riorganizzazione in corso del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti saranno assegnate all'ufficio responsabile delle attività di Gestione e Coordinamento (attualmente Div.4).

- dell'organizzazione, in collaborazione con il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione - Servizio per le Politiche dei Fondi Strutturali Comunitari - della valutazione intermedia;
- dell'adattamento e dell'adozione del Complemento di Programmazione approvato dal Comitato di Sorveglianza, come previsto dall'articolo 18 del Regolamento CE 1260/99;
- dell'elaborazione e della presentazione alla Commissione Europea, previa approvazione del Comitato di Sorveglianza, del Rapporto Annuale di Esecuzione;
- dell'adozione, da parte degli organismi che partecipano alla gestione e all'attuazione del Programma, di un sistema contabile adeguato o di una codificazione contabile appropriata per la registrazione di tutti gli atti contemplati dal Programma;
- della regolarità delle operazioni finanziate a titolo del Programma, segnatamente dell'attuazione di misure di controllo interno, compatibili con i principi di sana gestione finanziaria e dell'attuazione delle osservazioni o richieste di misure correttive (art. 38, par. 4 Reg. (CE) n. 1260/99) o raccomandazioni di adattamento (art. 38, par. 2 Reg. (CE) n. 1260/99);
- della compatibilità con le politiche comunitarie, secondo quanto stabilito dall'articolo 12 del Reg. (CE) n. 1260/99;
- del rispetto degli obblighi in materia di informazione e pubblicità.
- della definizione e approvazione delle azioni di comunicazione del Programma e delle modalità per il coinvolgimento dei partner socio-economici e istituzionali;
- della adozione delle opportune determinazioni per garantire il corretto svolgimento del Programma anche sulla base delle indicazioni del Ministero dell'Economia e delle Finanze e della Commissione europea;
- della definizione e approvazione degli atti da sottoporre ai Comitati di Sorveglianza del QCS e del PON.

Alcune funzioni, stabilite dai Reg. CE (1260/99, 438/01, ecc...), proprie dell'AdG sono state assegnate, attraverso gli accordi convenzionali di seguito citati, ai RdM e ad apposite strutture presso gli enti, come rappresentato nelle Piste di Controllo.

In particolare, i sistemi di gestione e di controllo delle Autorità di Gestione e di Pagamento e degli organismi intermedi garantiscono (Art. 3 Reg. CE 438/01):

a) una chiara definizione e assegnazione delle funzioni, nonché un'adeguata separazione delle stesse, necessaria per garantire sane procedure finanziarie, all'interno dell'organizzazione interessata;

b) che le funzioni vengano espletate in maniera soddisfacente;

c) l'informazione destinata all'autorità responsabile, in merito all'esecuzione dei compiti e ai mezzi impiegati dagli organismi intermedi.

Al fine di garantire uniformità ed omogeneità alla gestione delle attestazioni di spesa, alla contabilizzazione dei fondi, alla verifiche previste dal reg. 438/01 e all'esecuzione dei controlli di primo livello l'AdG predispone un documento denominato "Linee Guida sulle procedure di contabilizzazione, attestazione e controllo delle spese". Tale documento è condiviso con i RdM che lo adottano quale strumento di indirizzo e/o di verifica delle procedure adottate all'interno delle strutture interessate nella gestione del PON ed è presentato al Comitato di Sorveglianza per le opportune valutazioni.

L'Autorità di Gestione e Coordinamento, attraverso l'esercizio delle funzioni citate, assicura il coordinamento generale delle attività relative al PON riferendo periodicamente al Comitato di Sorveglianza (CdS) sull'attività svolta e sulle decisioni assunte in merito alla gestione operativa.

Al fine di assicurare un efficace coordinamento con i partners cui è demandata la responsabilità dell'attuazione delle rispettive misure, l'Autorità di Gestione e Coordinamento adotta azioni e strumenti finalizzati ad assicurare una reciproca collaborazione ed idonei, altresì, a realizzare una più efficace ed efficiente gestione complessiva del programma. A tale proposito, sono stati predisposti appositi:

- Decreti elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Programmazione, per definire le linee guida in tema di programmazione dei finanziamenti comunitari nell'ambito del PON Trasporti;
- Atti di Convenzione finalizzati a regolare i rapporti tra l'Autorità di Gestione e Coordinamento ed i diversi soggetti titolari di misura. In tale ambito l'AdG regola le procedure di svolgimento delle funzioni assegnate agli Enti /RdM e in particolare quelle per la gestione, il controllo, il monitoraggio e le registrazioni contabili (Reg. CE 438/2001, art. 2,1D)<sup>3</sup>.

Un ulteriore strumento a disposizione dell'Autorità di Gestione e Coordinamento, nell'esercizio delle funzioni di controllo presso gli Enti di Misura, è costituito dalle Piste di Controllo, le cui finalità e caratteristiche sono descritte nel Capo II del Reg. CE 438/01 e che sono oggetto di apposite procedure di verifica circa la corretta utilizzazione. Ai fini del controllo dell'effettivo ed efficace uso delle citate piste, nell'ambito di un organico sistema di rilevazione dei fatti gestionali e di conservazione della documentazione di spesa, un apposito gruppo presso l'AdG attua sistematiche verifiche.

L'Autorità di Gestione e Coordinamento e l'Autorità di Pagamento si avvalgono inoltre di un sistema di gestione e controllo denominato **SIPONT**. Il MIT ha infatti

---

<sup>3</sup> Dette convenzioni sono state trasmesse, nel gennaio 2004, per opportuna conoscenza agli uffici responsabili delle attività di controllo del Ministero dell'Economia e Finanze e della Commissione Europea.

predisposto un data base relazionale, SIPONT Sistema Informativo per il PON Trasporti, al fine di facilitare il Controllo di Gestione del PO. Tale sistema è predisposto per raccogliere, organizzare sistematicamente ed elaborare con grande flessibilità, ogni informazione inerente le operazioni coinvolte dal Programma. Esso permette di raccogliere informazioni aggiuntive rispetto a quanto previsto da MONIT WEB come le previsioni di spesa per singolo progetto e la contabilità dei flussi finanziari tra Enti beneficiari, Autorità di Pagamento e CE. Il SIPONT consente di effettuare query in grado di rispondere puntualmente a specifiche richieste dell'Amministrazione favorendo in tal modo, la massimizzazione dell'efficacia decisionale dell'Autorità di gestione. Inoltre esso rileva i progressi compiuti nell'attuazione dell'Intervento e fornisce gli elementi necessari per redigere specifici reports (anche grafici) che saranno contenuti nelle Relazioni annuali e nella Relazione finale da sottoporre al CdS del PON. Il sistema, in sintesi, opera il trattamento delle informazioni finanziarie, fisiche e procedurali, al fine di fornire in tempi contenuti i dati necessari per la corretta gestione e per il supporto alla programmazione e riprogrammazione delle azioni. In tal modo il sistema di gestione rende più efficace l'uso del sistema di monitoraggio sviluppato dal MEF (MONITWEB).

Il «coordinamento a livello di QCS», finalizzato a garantire la coerenza e l'integrazione tra gli investimenti da realizzare mediante il «PON Trasporti» e quelli programmati, per il settore trasporti, dai diversi Programmi Operativi Regionali, è, invece, assicurato dal «Gruppo di Lavoro Trasporti» la cui presidenza è assegnata alla Direzione Generale per la Programmazione e i Programmi Europei. Al fine di assicurare la coerenza delle strategie e delle linee di intervento del PON rispetto alla programmazione territoriale a livello regionale per il settore trasporti, la Direzione Generale per la Programmazione e i Programmi Europei dà impulso all'uso sistematico degli strumenti esistenti intesi ad accelerare il processo decisionale in materia di attuazione delle opere pubbliche, con particolare riferimento alle "Conferenze dei Servizi", alle "Intese istituzionali di programma", agli "Accordi di programma quadro" e ad altri strumenti di programmazione negoziata.

## 2) Autorità di Pagamento

L'Autorità di Pagamento ha la responsabilità della gestione complessiva dei flussi di risorse finanziarie del Programma. Ferma restando tale responsabilità, alcune delle funzioni, stabilite dai Reg. CE (1260/99, 438/01, ecc...), proprie dell'AdP sono delegate, attraverso le convenzioni citate, ai responsabili dei flussi finanziari e ad apposite strutture presso gli enti, come rappresentate nelle Piste di Controllo.

L'AdP, provvede a:

- richiedere, al Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'acconto (7%) del contributo, statale e comunitario, spettante al Programma indicando le relative modalità di accreditamento ai soggetti ed enti titolari di Misura;

- aggregare le rendicontazioni di spesa prodotte, per Misura, dai diversi soggetti ed enti titolari di Misura avvalendosi del supporto dell'Ufficio di coordinamento delle attività di monitoraggio (Divisione 5) presso il quale è installata la postazione principale della procedura informatica MONIT WEB;
- elaborare le domande di pagamento intermedie e finali (per lo svincolo della quota FESR e della quota Stato - L. 183/87), certificando le spese effettivamente sostenute dai beneficiari finali e attestate dagli enti (Responsabili dei flussi finanziari); tali domande sono redatte sull'apposito Modello previsto dall'Allegato II del Regolamento CE 438/01;
- presentare le domande di pagamento, indicate al punto precedente, al Ministero dell'Economia e delle Finanze (per la quota nazionale) ed alla Commissione europea (per la quota comunitaria); in particolare, le domande di pagamento vanno inoltrate contestualmente a: Ministero dell'Economia e delle Finanze - DPS - SFS, che provvede al successivo inoltro alla Commissione europea ai fini dello svincolo delle risorse FESR, ed al Ministero dell'Economia e delle Finanze - RGS - IGRUE, Ufficio X ai fini dell'accredito della quota di cofinanziamento statale (183/87);
- presentare, ai fini del pagamento del saldo, entro 6 mesi dal termine di chiusura dell'intervento, la Dichiarazione di cui agli artt. 38, par. 1, lettera f), del Reg. 1260/99 e 15 del Reg. 438/01 rilasciata da una persona o da un servizio funzionalmente indipendente rispetto all'Autorità di Gestione e di Pagamento, la cui finalità è attestare la fondatezza della domanda di pagamento del saldo;
- garantire che i beneficiari finali ricevano quanto prima, senza decurtazioni e senza ritardi ingiustificati, gli importi corrispondenti alla partecipazione dei Fondi a cui hanno diritto (Art. 32 Reg. 1260/99);
- formulare alla Commissione europea, per il tramite del Ministero dell'Economia e delle Finanze, le previsioni sulle domande di pagamento per l'esercizio in corso e per quello successivo e le eventuali domande di rettifica del saldo del contributo comunitario;
- rimborsare all'IGRUE tutto o parte dell'acconto relativo all'assegnazione statale, qualora la Commissione Europea proceda al recupero della corrispondente quota comunitaria ai sensi dell'art. 32, par. 2, comma 3, del Regolamento CE n° 1260/99;
- verificare la regolarità delle operazioni finanziate a titolo del Programma, segnatamente l'attuazione di misure di controllo interno, compatibili con i principi di sana gestione finanziaria e dell'attuazione delle osservazioni o richieste di misure correttive (art. 38, par. 4 Reg. (CE) n. 1260/99) o raccomandazioni di adattamento (art. 38, par. 2 Reg. (CE) n. 1260/99);

- procedere al recupero, presso i beneficiari finali dei contributi comunitari e nazionali loro trasferiti e non utilizzati nei termini previsti, unitamente agli interessi legali maturati nel periodo intercorso tra la data di erogazione dei contributi stessi e la data di recupero. Il relativo importo, comprensivo degli interessi, deve essere versato all'IGRUE secondo le modalità descritte nella Circolare n° 30 del Ministero dell'Economia e delle Finanze - RGS - IGRUE - Ufficio X del 6 agosto 2001;
- adottare appropriate iniziative come presupposto di verifica della correttezza delle dichiarazioni di spesa certificate alla Commissione, quali:
  - ✓ esame di congruenza tra quadro finanziario approvato, spesa rendicontata e sovvenzione richiesta;
  - ✓ verifica di corrispondenza del periodo in cui la spesa è stata sostenuta con quello di ammissibilità fissato per le operazioni selezionate, ai fini del cofinanziamento, conformemente alle procedure vigenti e nel rispetto di tutte le condizioni applicabili;
  - ✓ esame o verifica delle situazioni da cui possono emergere irregolarità ai sensi del Reg. CE 1681/94;
  - ✓ accertamento che le operazioni cofinanziate siano state effettivamente realizzate.

Le verifiche sopra citate sono previste dall'art. 9, comma II, del Reg. (CE) 438/01 che stabilisce, più compiutamente, quanto segue.

L'Autorità di Pagamento e laddove delegati in tal senso i RdM, attraverso le apposite strutture, prima di certificare una dichiarazione di spesa, verificano quanto segue:

- che l'Autorità di Gestione abbia rispettato le disposizioni del regolamento (CE) n.1260/1999, in particolare gli articoli 38, paragrafo 1, lettere c) ed e), e 32, paragrafi 3 e 4, nonché della decisione della Commissione di cui all'articolo 28 dello stesso Regolamento;
- che la dichiarazione di spesa riguardi esclusivamente spese:
  - che siano state effettivamente realizzate durante il periodo di ammissibilità stabilito nella decisione, corrispondenti alle spese effettuate dai beneficiari finali, ai sensi dei paragrafi 1.2, 1.3 e 2 della norma n. 1 dell'allegato al Regolamento (CE) n.448/2004 e successive modifiche della Commissione, documentate mediante fatture quietanzate o documenti contabili di valore probatorio equivalente;
  - che siano state sostenute per operazioni selezionate per il finanziamento nell'ambito di un intervento specifico, in base ai pertinenti criteri e procedure di selezione, nonché sottoposte alla

disciplina comunitaria per tutto il periodo in cui tali spese sono state sostenute.

Affinché sia sempre possibile valutare l'adeguatezza dei sistemi di controllo e della pista di controllo, l'Autorità di Pagamento, prima di inoltrare la dichiarazione di spesa, deve verificare ai sensi del comma 3 dell'art. 9 del Reg. 438/2001:

- la fornitura dei beni e servizi cofinanziati e la veridicità delle spese dichiarate;
- la conformità alle norme applicabili;
- il mantenimento della pista di controllo.

### 3) Ufficio di coordinamento delle attività di monitoraggio

Per la descrizione delle attività di competenza dell'Ufficio si rimanda alla sezione "C. Il Sistema di Monitoraggio".

## **D.2 Uffici titolari di Misura**

Per le diverse Misure in cui si articola il Programma, gli Uffici titolari di Misura e i responsabili delle attività conseguenti sono così identificati:

- Misura I.1 e Misura II.1:

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Movimento – Progetti Internazionali e nuovi transiti.

- Misura II.1 e Misura II.2:

ANAS – S.p.A. - Direzione Centrale Lavori – Ufficio Rapporti con l'UE e Programmi Speciali.

- Misura I.3:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale e i servizi generali  
Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici -Divisione 1 - Sviluppo e monitoraggio dei sistemi informativi e delle reti informatiche.

- Misura I.4:

ENAV S.p.A.- Ente Nazionale di Assistenza al Volo - Unità Organizzativa Sistemi ed equipaggiamenti.

- Misura II.3:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri - Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi - Sistemi di trasporto rapido di massa - ex-TIF 5.

- Misura III.1:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Aereo - Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna- DEM 1.

- Misura III.2:

ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile - Direzione Generale - Direzione Generale Servizi Studi e Programmazione Ufficio Aeroporti e Trasporto Aereo

- Misura III.3:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri - Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi - Sicurezza del trasporto ferroviario locale - ex TIF 3.

- Misura III.4:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il personale e i servizi generali - Direzione Generale per la programmazione e i Programmi Europei - Divisione 3

- Misura IV.1:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale e i servizi

generali - Direzione Generale per la programmazione e i Programmi Europei -  
Divisione 4 Programmazione fondi strutturali.

\*\*\*

### Funzioni

Gli Uffici titolari di Misura, che hanno la responsabilità esclusiva delle procedure di attuazione della stessa e delle attività delegate dall'AdG attraverso le convenzioni, provvedono, coerentemente al Reg. CE 438/01, art. 5 comma II, lett. d) a:

- coordinare tutte le strutture interessate nella gestione della misura per attività di monitoraggio e di natura finanziaria;
- garantire la rispondenza degli interventi (operazioni) selezionati ai criteri di selezione (ammissibilità e priorità) definiti nel Complemento di programmazione per ciascuna Misura;
- assicurare il rispetto della normativa nazionale e comunitaria, in particolare, in materia di tutela ambientale, pari opportunità, gare di appalto e regole della concorrenza;
- verificare la conformità ambientale, territoriale ed urbanistica degli interventi (operazioni) e l'acquisizione, da parte dei soggetti attuatori, delle necessarie autorizzazioni, pareri e nulla osta;
- verificare gli adempimenti procedurali inerenti all'avvio dei progetti finanziati;
- garantire la realizzazione delle operazioni anche ai fini del completo utilizzo delle risorse;
- garantire il rispetto delle norme in materia di ammissibilità delle spese;
- verificare, a titolo di controllo di I livello, l'esecuzione delle prestazioni, come presupposto per l'ammissibilità delle spese sostenute, relativamente:
  - ✓ agli elementi oggetto della fornitura/prestazione (servizi, opere e forniture) sulla scorta di piani, fatture, documenti di accettazione, perizie di esperti e verifiche in loco;
  - ✓ al rispetto delle condizioni fissate con l'atto di concessione della sovvenzione;
  - ✓ all'ammissibilità degli importi chiesti;
  - ✓ all'avvenuto adeguamento alle condizioni prescritte per l'accettazione della domanda;
  - ✓ all'adozione, da parte delle strutture interessate e, qualora diverso, dall'Ente di Misura da parte del beneficiario finale, di un sistema contabile appropriato e affidabile;
  - ✓ all'applicazione di una procedura di riscontro contabile delle operazioni, ai vari livelli (dal beneficiario finale all'organismo o impresa che effettua l'operazione), per la ricostruzione dell'insieme degli elementi del sistema;

- predisporre, per le Misure di competenza, la rendicontazione delle spese effettivamente sostenute dagli Enti di Misura e, se diversi, dai beneficiari finali da inoltrare all’Autorità di Pagamento del Programma ai fini dello svincolo delle risorse finanziarie.

### **D.3 Uffici titolari delle attività di Monitoraggio**

Per le diverse Misure in cui si articola il Programma, gli Uffici titolari delle attività di monitoraggio sono così identificati:

- Misura I.1 e Misura II.1:  
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Amministrazione, Finanza, Controllo e Patrimonio-Finanza e Investimenti.
- Misura II.1 e Misura II.2:  
ANAS - SpA - Direzione Centrale Lavori - Ufficio Rapporti con l’UE e Programmi speciali.
- Misura I.3:  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio per il personale e i servizi generali- Direzione Generale per i sistemi informativi e statistica Divisione 1- Sviluppo e monitoraggio dei sistemi informativi e delle reti informatiche.
- Misura I.4:  
ENAV S.p.A. - Ente Nazionale Assistenza al Volo - Unità Organizzativa Sistemi ed Equipaggiamenti- Ufficio staff.
- Misura II.3:  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri - Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi - Sistemi di trasporto rapido di massa - ex-TIF 5.
- Misura III.1:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Aereo – Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna Div. DEM 1.

- Misura III.2:

ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile – Direzione Generale Servizi Studi e Programmazione Ufficio Aeroporti e Trasporto Aereo.

- Misura III.3:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per i Trasporti Terrestri – Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi – Sicurezza del trasporto ferroviario locale - ex-TIF 3.

- Misura III.4:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il personale e i servizi Generali - Direzione Generale per la programmazione e i Programmi Europei – Divisione 3

- Misura IV.1:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale e i servizi generali - Direzione Generale per la programmazione e i Programmi Europei – Divisione 4 -Programmazione fondi strutturali.

\*\*\*

### Funzioni

Identificati all'interno delle strutture organizzative dei soggetti ed enti titolari di Misura, tali Uffici si interfacciano, da una parte, con i Referenti di Progetto individuati all'interno delle strutture responsabili della committenza delle operazioni (Beneficiari finali), dall'altra, invece, con la Divisione 5, della Direzione Generale per la programmazione, struttura responsabile del coordinamento generale delle attività di monitoraggio del Programma.

Gli Uffici in oggetto assicurano, per le Misure di competenza, la funzionalità del sistema di monitoraggio attraverso, in particolare, l'utilizzo del *software* MONIT WEB fornito dal Ministero dell'Economia e delle Finanze – RGS – IGRUE, a supporto

dell'attività di monitoraggio e rendicontazione delle spese.

Provvedono altresì a:

- raccogliere le informazioni di monitoraggio relative alle misure di propria competenza;
- raccogliere le informazioni di monitoraggio a livello di Progetto dai Referenti di Progetto;
- alimentare a livello di Misura e di Progetto, la procedura di monitoraggio MONIT WEB, previa verifica e validazione dei dati da parte degli uffici responsabili di misura;
- trasmettere periodicamente, alle cadenze predefinite, i dati di monitoraggio all'Ufficio responsabile del coordinamento delle attività di monitoraggio del Programma ai fini del loro successivo invio al Ministero dell'Economia e delle Finanze - RGS - IGRUE;
- collaborare alla raccolta dei dati e delle informazioni gestite dal sistema di controllo SIPONT definito dall'AdG con l'assistenza di società specializzate.

#### ***D.4 Uffici titolari della gestione dei flussi finanziari***

Per le diverse Misure in cui si articola il Programma, gli Uffici titolari della gestione dei flussi finanziari, funzionalmente indipendenti dai responsabili della gestione (Art. 3 Reg. CE 438/01), sono così identificati:

- Misura I.1 e Misura II.1:

Ferrovie dello Stato SpA - Direzione generale di gruppo Finanza, Controllo e Partecipazione - Direzione Finanza - Finanza agevolata per le attività riguardanti la gestione finanziaria. .

- Misura II.1 e Misura II.2:

ANAS S.p.A. - Ente Nazionale per le Strade - Direzione Centrale amministrativa e finanziaria.

- Misura I.3:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale e i servizi generali- Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici - Divisione 4 - Gestione e approvvigionamenti.

- Misura I.4:

ENAV S.p.A. - Ente Nazionale Assistenza al Volo - Unità Organizzativa Amministrazione e Finanza.
  
- Misura II.3:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri - Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi - ex TIF 2 - Funzioni delegate per trasporto pubblico locale.
  
- Misura III.1:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Aereo - Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna - DIV. OM 1.
  
- Misura III.2:

ENAC - Ente Nazionale Aviazione Civile - Dipartimento Amministrazione - Amministrazione e finanza - Servizio gestione finanziaria.
  
- Misura III.3:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per i Trasporti Terrestri - Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi. Ex Tif 2 - Funzioni delegate per trasporto pubblico locale.
  
- Misura III.4:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il personale e i servizi generali - Direzione Generale per la programmazione e i programmi europei
  
- Misura IV.1:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale e i servizi

generali - Direzione Generale per la programmazione e i programmi europei -  
Divisione 2 - Programmazione Fondi Strutturali - e IGRUE DIV. 9 e DIV. 10.

\*\*\*

### Funzioni

Gli Uffici titolari della gestione dei flussi finanziari a livello di Misura e delle attività delegate attraverso le convenzioni con l'AdG di funzioni proprie dell'AdP, identificati all'interno delle strutture organizzative dei soggetti ed enti titolari di Misura, provvedono a:

- elaborare per Misura, nei casi in cui tale funzione non viene esercitata da altra struttura nell'ambito dell'Ente o soggetto titolare di Misura (per la Misura IV 1 provvede la Div. 4), la rendicontazione delle spese sostenute dai beneficiari finali da inoltrare all'Autorità di Pagamento del Programma ai fini dello svincolo delle risorse finanziarie;
- attestare l'ammissibilità delle spese rendicontate ex art. 9 del Reg. CE 438/01;
- gestire i flussi finanziari spettanti, comunitari e statali, chiedendo, attraverso l'Autorità di Pagamento, l'accredito diretto delle risorse su specifici capitoli o conti intestati al soggetto o ente titolare di Misura, oppure il trasferimento delle risorse stesse ai beneficiari finali;
- effettuare i pagamenti ai soggetti realizzatori delle operazioni sulla base dello stato di avanzamento dei lavori.

## **D.5 Beneficiari finali**

Per le diverse Misure in cui si articola il Programma, i Beneficiari finali sono così identificati:

- Misura I.1 e Misura II.1:

Ferrovie dello Stato S.p.A. (per quanto concerne i flussi finanziari)<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> I soggetti che all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato sono direttamente coinvolti nella gestione delle Misure I.1 e II.1 del PON Trasporti sono:

- Ferrovie dello Stato SpA
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA);
- TAV SpA (Treni ad Alta Velocità).

In particolare, Ferrovie dello Stato SpA è la società capogruppo - direttamente partecipata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - che controlla Rete Ferroviaria Italiana SpA, società "Gestore" dell'infrastruttura ferroviaria. Come indicato dal nuovo Contratto di Programma 2001-2005, che disciplina le modalità di finanziamento delle infrastrutture ferroviarie da parte dello Stato, il Ministero dell'Economia e delle Finanze eroga i contributi mediante aumenti di capitale al "soggetto societario direttamente partecipato" (Ferrovie dello Stato SpA), che provvede, a sua volta, a trasferire i finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale, a favore del soggetto "Gestore" delle

- R.F.I. S.p.A.
- T.A.V. S.p.A.

- Misura II.1 e Misura II.2:

ANAS – SpA

- Misura I.3:

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per il personale e i servizi generali- Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici – DIV. 1.

- Misura I.4:

ENAV S.p.A. – Ente Nazionale di Assistenza al Volo

- Misura II.3:

Enti Locali

Società ferroviarie

---

infrastrutture (RFI SpA). Analogo procedimento è adottato per i fondi di cofinanziamento del PON T (FESR e 183/87) che sono accreditati direttamente a Ferrovie dello Stato SpA e successivamente trasferiti dalla capogruppo ai soggetti beneficiari (RFI SpA e TAV SpA)

Ciò premesso, Ferrovie dello Stato SpA è la società del Gruppo FS in cui è stato individuato l'ufficio titolare della gestione dei flussi finanziari nell'ambito dell'attuazione delle Misure di competenza delle Ferrovie dello Stato appartenenti al PON Trasporti (Direzione Generale di Gruppo Finanza Controllo e Partecipazioni – Direzione Finanza – Finanza Agevolata).

Invece, Rete Ferroviaria Italiana SpA, in base all'articolo 2 dell'Atto di concessione (DM 31/10/2000) che disciplina i rapporti tra il "Gestore" dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato, è competente principalmente in materia di:

- *progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;*
- *promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e cooperazione con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione europea;*
- *svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura ferroviaria nazionale ai fini della sicurezza della circolazione;*
- *svolgimento delle attività di collaudo e controllo dei materiali necessari all'infrastruttura;*
- *collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna.*

RFI SpA è la società del Gruppo FS in cui sono stati individuati l'ufficio titolare di Misura (Direzione Movimento – Progetti Internazionali e Nuovi Transiti) e l'ufficio titolare del monitoraggio (Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo e Patrimonio – Finanza e Investimenti). Infine, la titolarità dell'attuazione dei progetti relativi all'alta velocità è attribuita a TAV SpA, società interamente partecipata da RFI SpA.

- Misura III.1:  
Autorità portuali
  
- Misura III.2:  
Società di Gestione Aeroportuali per tutti gli aeroporti ad eccezione di Lampedusa e di Pantelleria  
ENAC Dir. Gen. - Serv. Studi e Progr.- Uff. Aeroporti e Trasporto Aereo per gli aeroporti di Lampedusa e Pantelleria
  
- Misura III.3:  
Società di Gestione delle Infrastrutture Interportuali
  
- Misura III.4  
Regioni ob.1 e Agenzie Regionali “Inhouse”
  
- Misura IV.1:  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il Personale e i servizi generali - Direzione Generale per la Programmazione e i Programmi Europei - DIV. 4.

\*\*\*

#### Funzioni

I beneficiari finali corrispondono alle stazioni appaltanti, responsabili della committenza delle operazioni cofinanziate. Tali soggetti possono coincidere o meno

con i soggetti o enti titolari di Misura. In questo ultimo caso, apposite convenzioni regolano i rapporti con i Responsabili di Misura.

I beneficiari finali effettuano i pagamenti ai soggetti esecutori delle opere o fornitori di beni e/o servizi attestando le spese effettivamente sostenute ai fini delle certificazioni delle spese e delle richieste di pagamento da parte dell’Autorità di Pagamento del Programma.

Ai sensi del Reg. (CE) 438/01, Allegato I, i beneficiari finali e i RdM quando coincidenti, che si collocano al livello più “basso” del sistema di gestione e controllo, per garantire il mantenimento delle informazioni richieste per una pista di controllo adeguata, devono conservare due tipologie di documenti:

- quelli aventi natura contabile o comunque contenuto a carattere finanziario;
- quelli non aventi tali caratteristiche.

La documentazione della prima tipologia deve essere al massimo dettagliata (per ciascun operazione occorre registrare i singoli pagamenti distinti per voce di spesa) per assicurare la coincidenza fra spese ammesse a cofinanziamento e le spese effettivamente sostenute, secondo la definizione di cui alla prima scheda del Reg.448/2004 e successive modifiche sull’ammissibilità delle spese in tema di Fondi Strutturali.

Per quanto riguarda, invece, i documenti a contenuto non finanziario (progetti d’investimento completi, piani finanziari, documentazione riguardante gare d’appalto o altre procedure di ricorso al mercato come preventivi di spesa, verbali di sopralluogo per opere pubbliche, informazioni in materia di avanzamento attuativo, ecc.) essi vanno conservati, a cura del beneficiario finale, e rappresentano il corredo di accompagnamento della documentazione contabile, atto a comprovare la regolarità delle operazioni finanziarie poste in essere.

## **D.6 Referenti di Progetto**

Nell’ambito delle strutture organizzative dei Beneficiari finali sono individuati i Referenti di progetto. Tali figure si identificano con il “Responsabile del Procedimento” o suo delegato.

\*\*\*

### Funzioni

Il Referente di Progetto è responsabile del processo di attuazione del Progetto. Svolge, quindi, un ruolo di primaria importanza nelle attività di monitoraggio. Infatti, è responsabile della raccolta dei dati di monitoraggio a livello di Progetto da

sistematizzare in Schede strutturate *ad hoc* per soddisfare le esigenze informative richieste dalla procedura informatica – MONIT WEB - fornita dalla RGS-IGRUE per il monitoraggio del QCS 2000-2006. Rappresenta, in definitiva, il riferimento per qualunque informazione relativa all'andamento del Progetto selezionato per il PON Trasporti.

#### **D.7 Organismo di controllo di “II livello”**

L'attività di controllo di secondo livello è finalizzata alla *verifica dell'efficacia del sistema di gestione e controllo*. Tale funzione, ai sensi del Reg. 1260/99 e del Reg. 438/01, è affidata ad un organismo funzionalmente indipendente sia dall'Autorità di Gestione, che dall'ufficio dell'Autorità di Pagamento del Programma.

Tale organismo è individuato nell'ambito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per le personale e i servizi generali – Direzione Generale per le Trasformazioni Territoriali.

L'organismo in oggetto ha il compito di:

- ✓ effettuare i controlli previsti dagli art. 10-13 del Regolamento 438/2001, avvalendosi eventualmente di un supporto esterno, secondo quanto prevede l'Art. 23 del Reg. CE 1260/99;
- ✓ rilasciare la Dichiarazione di cui all'art. 15 dello stesso Regolamento.

#### Controlli a campione delle operazioni

La normativa di riferimento in materia di controlli a campione delle operazioni, regolata dal Capo IV del Reg. 438/2001, stabilisce che tali controlli sono finalizzati a verificare:

- ✓ l'efficacia dei sistemi di gestione e controllo istituiti;
- ✓ le dichiarazioni di spesa presentate ai vari livelli interessati, con criteri selettivi e sulla base di un'analisi dei rischi.

Il Regolamento citato contiene, inoltre, le linee guida per la costituzione di un campione rappresentativo di operazioni approvate. In particolare, il campione deve riguardare almeno il 5% della spesa totale ammissibile e possedere i seguenti requisiti (Art. 10 Reg. 438/2001):

- deve includere operazioni di vario tipo e di varie dimensioni;
- deve tener conto degli eventuali fattori di rischio identificati dai controlli nazionali e comunitari;

- deve consentire la concentrazione delle operazioni in capo a determinati beneficiari finali, in modo che tutti siano sottoposti almeno ad un controllo prima della conclusione di ciascun intervento.

I controlli sono diretti a verificare (Art. 11 Reg 438/01):

- la concreta applicazione e l'efficacia dei sistemi di gestione e di controllo;
- per un adeguato numero di registrazioni contabili, la relativa concordanza con i pertinenti documenti giustificativi detenuti dai Beneficiari Finali, dagli organismi e/o dalle imprese che eseguono le operazioni;
- l'esistenza di un'adeguata pista di controllo;
- per un adeguato numero di voci di spesa, la conformità della loro natura e dei relativi tempi di esecuzione alle disposizioni comunitarie, al capitolato approvato per l'operazione ed ai lavori effettivamente seguiti;
- la conformità della destinazione o della prevista destinazione dell'operazione a quella indicata nella richiesta di cofinanziamento comunitario;
- il rispetto dei limiti di cui all'articolo 29 del Regolamento 1260/99 e di ogni altro limite imposto dalle disposizioni comunitarie applicabili ai contributi finanziari della Comunità, affinché siano corrisposti ai Beneficiari Finali senza decurtazioni o ritardi ingiustificati;
- l'effettiva disponibilità del pertinente cofinanziamento nazionale;
- la conformità delle operazioni cofinanziate alle norme e alle politiche comunitarie, ai sensi dell'articolo 12 del regolamento 1260/99.

*Rilascio della Dichiarazione di cui all'art. 15 del Regolamento 438/2001*

A norma dell'articolo 38, paragrafo 1, lettera f), del Regolamento CE n. 1260/1999, gli Stati Membri, contestualmente alla presentazione della domanda di pagamento finale riguardante ciascuna forma d'intervento, sono tenuti a presentare alla Commissione una Dichiarazione che riassume le risultanze dei controlli effettuati negli anni precedenti e valuta globalmente la fondatezza della domanda di pagamento del saldo nonché la legittimità e la regolarità delle operazioni cui si riferisce la certificazione finale delle spese. In base a quanto stabilito dall'art. 15 del Reg. 438/2001 (recante modalità di applicazione del Regolamento CE 1260/1999 per quanto riguarda i sistemi di gestione e di controllo), ai fini del rilascio della Dichiarazione il soggetto incaricato, funzionalmente indipendente dall'AdG, dai RdM e, in generale, dai soggetti addetti ai pagamenti, riceve dall'Autorità di Gestione e di Pagamento tutte le informazioni richieste ed ha accesso alle registrazioni e ai documenti giustificativi. Le Dichiarazioni sono redatte sulla base di un apposito modello (allegato III al Reg. 438/01) e sono corredate di una relazione contenente tutte le informazioni atte a documentarle, ivi

compresa una sintesi dei risultati di tutti i controlli effettuati da organismi nazionali e comunitari dei quali il dichiarante ha avuto conoscenza.

Ai fini indicati, le strutture interessate della responsabilità di attuazione del PON Trasporti si atterranno alle indicate disposizioni.

## **E) INFORMAZIONI RELATIVE ALLA PREMIALITÀ NAZIONALE E COMUNITARIA (4%, 6%)**

Il programma concorre all'assegnazione della riserva comunitaria e nazionale coerentemente con quanto indicato nel QCS e sulla base dei criteri, procedure e modalità tecniche, definiti dall'Autorità di Gestione del QCS di concerto con la Commissione Europea.

### **E.1 CONSEGUIMENTO DELLA PREMIALITÀ NELLA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE.**

L'Autorità di Gestione del PON Trasporti fornisce tutte le informazioni necessarie alla rilevazione degli indicatori individuati per la verifica del rispetto dei criteri per l'assegnazione della riserva comunitaria e nazionale.

Il PON Trasporti ha partecipato all'assegnazione di risorse aggiuntive provenienti dalle riserve nazionali e comunitarie del 6% e del 4%

#### **Riserva del 6%**

Per quanto riguarda la riserva nazionale del 6% il PON Trasporti ha soddisfatto gran parte dei criteri previsti con conseguente accesso alla riserva di premialità.

Il gruppo tecnico del MEF, sulla base della verifica dell'andamento degli indicatori per l'attribuzione, ha quindi proposto nel gennaio 2004 per il PON Trasporti l'accesso a ulteriori risorse finanziarie per complessivi circa 61 milioni di Euro a valere sui fondi FESR.

#### **Riserva del 4%**

È stata conclusa, inoltre, la procedura per la partecipazione al conseguimento della premialità comunitaria (4%), attribuita attraverso la verifica del soddisfacimento di criteri di efficacia, di gestione, di qualità del sistema di controllo, di selezione, di qualità del sistema di valutazione in itinere, nonché finanziario.

Al PON Trasporti sono stati assegnati fondi premiali sulla riserva comunitaria di circa 41 Milioni di Euro a valere sui fondi FESR.

Nel complesso si può contare su risorse aggiuntive pari a 239.613.271 Euro, di cui 103.329.000 Euro a valere sul FESR.

La destinazione di tali risorse è definita dal processo di riprogrammazione del PON Trasporti, sulla base della revisione dell'Asse VI del QCS, delle indicazioni del Valutatore intermedio e del processo di partenariato nell'ambito del GLT.

Il processo di MTR e di assegnazione delle risorse premiali è descritto nell'allegato X adottato nel corso della MTR e del processo di negoziato. Sono state escluse dall'allocazione di risorse premiali quelle Misure che:

- ✓ non avevano completato la programmazione delle risorse in termini di pieno utilizzo delle risorse liberate;
- ✓ per caratteristiche tecniche delle operazioni, non potevano garantire il raggiungimento degli obiettivi entro il 2008.

L'allocazione delle risorse aggiuntive è illustrata nella Tabella 4 seguente.

Si segnala che nell'ambito della MTR e dell'assegnazione della premialità illustrata nella tabella seguente si è inoltre salvaguardato l'obiettivo di riequilibrio modale. Ciò dunque ha comportato che al fine di assicurare il puntuale adempimento della clausola del PON concernente la ripartizione 60% / 40% tra interventi ferroviari (Misure I.1, II.1 e II.3) e interventi stradali (Misure I.2 e II.2), avendo il PON attribuito alla misura II.2 stradale risorse premiali, si è operata una rimodulazione all'interno dell'Asse I tra le Misure I.1 e I.2, in modo da ottenere il rispetto della citata ripartizione. L'importo già assegnato della Misura I.1 (RFI) è stato aumentato di € 19.967.686 (Importo totale) mentre quello della Misura I.2 (ANAS) è stato diminuito nella stessa misura di € 19.967.686.

**Tabella 4 - Allocazione della riserva (4% e 6%)- dettaglio per Misura e per fondo<sup>5</sup>**

Asse/ Misura	Ente / Responsabile di misura	Complessivo	Fondi UE	Fondi nazionali
		(c = a+b) €	FESR (a) €	(b) €
I.1	FS			
I.2	ANAS			
I.3	DG SIS	65.000.000	31.200.000	33.800.000
I.4	ENAV	35.000.000	14.000.000	21.000.000
<b>Asse I</b>		<b>100.000.000</b>	<b>45.200.000</b>	<b>54.800.000</b>
II.1	FS			
II.2	ANAS	33.967.687	16.983.844	16.983.843
II.3	DG TIF			
<b>Asse II</b>		<b>33.967.687</b>	<b>16.983.844</b>	<b>16.983.843</b>
III.1	DEM			
III.2	ENAC	54.999.816	21.822.272	33.177.544
III.3	DG TIF	30.000.000	9.000.000	21.000.000
III.4	DG PROG ITS	20.645.768	10.322.884	10.322.885
<b>Asse III</b>		<b>105.645.584</b>	<b>41.145.156</b>	<b>64.500.428</b>
IV.1	DG PROG			
<b>Asse IV</b>				
<b>TOTALE</b>		<b>239.613.271</b>	<b>103.329.000</b>	<b>136.284.271</b>

## E.2 INIZIATIVE A SOSTEGNO DELLA FASE DI ATTUAZIONE 2004-06

Nella seconda fase di attuazione il QCS mira a rafforzare l'orientamento delle operazioni verso risultati rilevanti e di qualità per i cittadini e le imprese, e a consolidare l'operato della pubblica amministrazione per migliorare, ai diversi livelli di governo, i servizi offerti.

<sup>5</sup> Si ribadisce che nella tabella non è riportata la misura di rimodulazione avvenuta nell'asse I tra le Misure I.1 e I.2. Infatti nel corso della MTR e dell'assegnazione delle risorse premiali si è proceduto anche alla rimodulazione delle risorse attribuite al ferro e alla strada (Misure I.1 e I.2) al fine di garantire il rispetto del principio del riequilibrio modale e la connessa regola cd. 60% /40% riportata nel PON e nel CdP nella sezione relativa al Piano Finanziario.

Secondo quanto disposto dal QCS 2000-2006, paragrafo 6.6.1, alla luce dei risultati positivi di avvio dei processi di riforma e modernizzazione amministrativa ottenuti con le riserve del 6% e del 4%, si considera necessario proseguire un monitoraggio pubblico di tali processi, sia per accertare in quale misura e in quali tempi i risultati già acquisiti potranno essere consolidati, sia per garantirne una diffusa conoscenza.

In questa seconda fase vengono ipotizzati tutti gli strumenti finalizzati all'analisi dei risultati in ambiti di primaria importanza per la strategia del PON Trasporti al fine di sostenere l'attuazione del programma e, in particolare, dei processi innovativi con impatti significativi di lungo periodo.

L'AdG assicura le attività di monitoraggio semestrali (al 31 luglio e al 31 gennaio di ogni anno) e si impegna ad alimentare il sistema di raccolta delle informazioni coordinato da un Gruppo di Lavoro del DPS composto dall'Uval e dall'Ufficio per la Modernizzazione Amministrativa.

L'AdG compila le tavole di Monitoraggio stabilite dal QCS che definiscono

- ✓ gli elementi informativi per ciascun indicatore (inclusivi sia di quelli riferiti ai requisiti che erano da soddisfare per il conseguimento delle premialità sia di quelli individuati nell'allegato E del QCS);
- ✓ la situazione rilevata al periodo (semestre) precedente;
- ✓ l'indicazione degli elementi informativi da aggiornare alla data del monitoraggio.

Di seguito sono riportati gli indicatori della Riserva di premialità per la seconda Fase previsti per il PON Trasporti:

A.1 Conferimento degli incarichi dirigenziali

A.2 Attivazione dell'Unità di Controllo Interno di Gestione di cui all'art.4 del D.lgs 286/99

A.3 Creazione e funzionamento dei Nuclei di Valutazione

A.4 Società dell'Informazione nella Pubblica Amministrazione

## **F) IL SISTEMA DI VALUTAZIONE DEL PROGRAMMA**

### **F.1) LA VALUTAZIONE INTERMEDIA**

L'organizzazione della valutazione intermedia del Programma è curata dall'Autorità di Gestione in collaborazione con il Ministero dell'Economia e Finanze – Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione e con la Commissione Europea. I risultati di tale attività consentono un'attenta analisi dei livelli (e della qualità) dell'attuazione, dell'andamento e degli effetti delle operazioni in cui il Programma si articola, permettendo di misurare il grado di conseguimento degli obiettivi assunti e di valutare i nodi critici, i problemi ed anche i punti di forza che emergono dall'attuazione del Programma stesso.

Il processo di valutazione intermedia del Programma è condotto in coerenza con l'indirizzo tecnico e metodologico nonché con il processo temporale delle attività volte alla costruzione e all'attivazione del sistema di valutazione del QCS 2000-2006, nel rispetto di quanto previsto all'art. 42 del Regolamento (CE) n. 1260/1999.

#### **Aggiornamento della valutazione intermedia**

L'aggiornamento della valutazione intermedia è effettuato entro la tempistica prevista dall'art. 42 del Regolamento 1260/1999 (31.12.2005), sulla base di quanto appreso nella prima fase di valutazione intermedia in relazione alle più idonee modalità organizzative e ai più appropriati metodi di ricerca e delle indicazioni derivanti dalle attività di valutazione di secondo livello condotte dal Sistema Nazionale di Valutazione per le regioni Obiettivo 1 con il coordinamento dell'Unità di Valutazione e dalla Commissione Europea.

Tali indicazioni confermano l'importanza e suggeriscono il rafforzamento della definizione di chiare domande di valutazione, di una adeguata funzione di gestione della valutazione fortemente orientata sugli effetti dei Programmi.

La focalizzazione della valutazione intermedia su alcuni obiettivi di primaria centralità permette di conferire all'azione nel periodo 2004-2008 un più forte orientamento ai risultati, rafforzando la consapevolezza e l'osservabilità da parte dei cittadini, imprese e lavoratori degli esiti reali delle operazioni.

Si può cogliere in tale ottica un'occasione per migliorare il contenuto conoscitivo della valutazione e per ottenere maggiori spiegazioni dei motivi degli effetti del Programma. Si può constatare al riguardo che la rilevanza e la qualità delle valutazioni sono fortemente limitate da una domanda valutativa che sia troppo ampia e generica. Questi limiti possono superarsi nell'aggiornamento, selezionando le parti del programma sulle quali è più utile concentrare gli sforzi valutativi e le loro finalità, determinando in modo più specifico l'oggetto della valutazione e quindi l'unità di analisi.

Si possono considerare diversi criteri per procedere alla selezione delle parti di programma da valutare:

- a) La rilevanza territoriale. In questo caso si tratta di selezionare, sulla base di criteri predefiniti e di un interesse specifico in un dato contesto, un territorio sul quale il programma interviene al fine di comprendere come e se le diverse operazioni producono i risultati attesi. La dimensione territoriale è particolarmente importante per comprendere gli effetti concreti del programma nel suo insieme in un contesto specifico e geograficamente delimitato.
- b) I settori tematici. Questi sono esplicitati nelle varie misure dei Programmi Operativi (PO) e nei relativi obiettivi.
- c) La tipologia di operazioni e strumenti
- d) La tipologia di destinatari.

A tal fine, l’Autorità di Gestione del PON Trasporti si impegna a:

- favorire la partecipazione del Nucleo di Valutazione (istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ai sensi della legge 144/99) alle attività comuni in modo da attivare il migliore scambio di esperienze e di buone pratiche e diffondere sul territorio procedure, metodologie, approcci operativi e di valutazione;
- favorire la collaborazione del Nucleo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Nucleo tecnico di valutazione e verifica – Unità di Valutazione del Ministero dell’Economia e Finanza che svolge un’azione di proposta e di attivazione di confronto tecnico e metodologico.

Di seguito è descritta brevemente la metodologia dal PON Trasporti per l’aggiornamento della valutazione intermedia.

Per favorire l’esplicitazione di tali domande, l’AdG ritiene opportuno coinvolgere i vari *stakeholders* al fine di definire tematiche e priorità valutative da sviluppare nell’ambito delle indagini di campo, di rapporti tematici e dell’aggiornamento del Rapporto di Valutazione intermedia al 31/12/2005.

Tale processo di fatto si sviluppa attraverso momenti diversi che riguardano specificamente:

- la individuazione da parte dell’AdG di tematiche sulle quali sviluppare l’attività di valutazione nel periodo 2004-2005;
- la formulazione di linee guida da parte della Commissione Europea e dalle Amministrazioni Centrali responsabili del coordinamento dell’implementazione dei programmi comunitari per l’aggiornamento della valutazione intermedia;
- la definizione di indirizzi ed orientamenti del Gruppo Tecnico di valutazione e monitoraggio per l’impostazione della valutazione intermedia e per le modalità di

rilevazione delle domande di valutazione da parte degli *stakeholders* di ciascun programma;

- l'organizzazione di incontri promossi dall'AdG del PON Trasporti unitamente al Valutatore Indipendente con gli enti Responsabili di Misura del Programma per illustrare l'esigenza di accertare specifiche domande di valutazione da considerare nell'aggiornamento del RVI;
- la specificazione da parte dei Responsabili di Misura delle esigenze da loro avvertite in termini di aspetti specifici da sviluppare da parte del Valutatore Indipendente nel Rapporto di valutazione intermedia aggiornato al 31/12/2005;
- la selezione delle domande di valutazione e delle tematiche su cui concentrare le indagini di campo.

### **F.2) VALUTAZIONE EX-POST**

La valutazione ex-post ricade nella responsabilità della Commissione europea, in collaborazione con l'Autorità di Gestione del PON conformemente all'articolo 43 del Regolamento (CE) n. 1260/1999.

### **F.3) AUTOVALUTAZIONE**

L'esercizio di autovalutazione delle Misure, lanciato dal Ministero dell'Economia in collaborazione con le Autorità di gestione dei programmi operativi nel corso del periodo 2002-2003, ha ottenuto buoni risultati e ha messo il Comitato di Sorveglianza del PON Trasporti nelle condizioni di adottare decisioni utili per il miglioramento dell'attuazione.

L'Autorità di Gestione del PON Trasporti stabilisce le modalità operative di svolgimento dell'autovalutazione, sulla base degli indirizzi tecnici e metodologici concordati in partenariato con il MEF-DPS.

L'esercizio di autovalutazione è ripetuto con cadenza annuale, nel periodo 2004-2006.

## G) PIANO FINANZIARIO DEL COMPLEMENTO DI PROGRAMMAZIONE

Il Piano finanziario del PON Trasporti, in Euro e senza decimali, è riportato nella Tabella 5. Il Piano contiene:

- l'importo della dotazione finanziaria prevista per la partecipazione del FESR che concorre al finanziamento delle Misure;
- l'importo dei finanziamenti ammissibili pubblici corrispondenti alla partecipazione del FESR.

La Tabella riporta esclusivamente i costi totali ammissibili e prevede una colonna, denominata "*settori di intervento*", nella quale sono indicati i codici di classificazione delle singole Misure.

Vengono inoltre indicati (Tabella 6) i tassi di partecipazione del FESR per Misura, determinati ai sensi dell'articolo 29 del Regolamento 1260/99 e in coerenza con il totale degli stanziamenti comunitari assegnati all'Asse prioritario cui la Misura fa riferimento.

Come previsto nel PON (par.2.4), affinché si possa offrire, nel quadro degli obiettivi prioritari - accessibilità; riequilibrio modale; intermodalità; efficienza e qualità; mobilità; riduzione degli impatti ambientali - identificati per il settore trasporti dall'Asse VI del QCS, il contributo massimo possibile al riequilibrio modale, specie per il trasporto merci, occorre tendere alla concentrazione delle risorse finanziarie in favore delle modalità di trasporto economicamente, socialmente e ambientalmente più efficienti. Pertanto, le Misure riguardanti le modalità di trasporto ad elevata sostenibilità ambientale (trasporto ferroviario e marittimo) sono interessate da una rilevante assegnazione di risorse finanziarie. In particolare, la ripartizione delle risorse finanziarie pubbliche degli Assi I e II afferenti alle modalità "ferroviaria" e "stradale" sarà almeno pari al 60% per la modalità ferroviaria e non superiore al 40% per la modalità stradale. La variazione di tale rapporto a sfavore della modalità ferroviaria potrà avvenire solo previa modifica del PON.

Tabella 5 Tabella finanziaria del Complemento di Programmazione per asse prioritario e misura

Asse prioritario/Misura	Asse del QCS	Settori di intervento	Costo totale	Finanziamento pubblico										Finanziamento privato		
				Totale	Partecipazione comunitaria					Partecipazione nazionale pubblica						
					Totale	FESR	FSE	EAOG	SFOP	Totale	Centrale	Reg.	Loc.		Altri	
<b>I. Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno</b>	<b>VI</b>		<b>3.121.270.019</b>	<b>3.121.270.019</b>	<b>1.399.350.000</b>	<b>1.399.350.000</b>	-	-	-	-	<b>1.721.920.019</b>	<b>1.721.920.019</b>	-	-	-	-
M I.1 - Miglioramento della rete e del servizio ferroviario attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della linee	VI	311	1.502.042.705	1.502.042.705	654.653.123	654.653.123					847.389.582	847.389.582				
M I.2 -Miglioramento della rete e del servizio stradali attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della viabilità	VI	3121 (49%) 313 (51%)	1.291.056.314	1.291.056.314	602.510.957	602.510.957					688.545.357	688.545.357				
M I.3 - Potenziamento delle attrezzature finalizzate al miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del servizio di navigazione	VI	315	136.469.000	136.469.000	65.505.120	65.505.120					70.963.880	70.963.880				
M I.4 - Sviluppo delle infrastrutture di supporto della navigazione aerea e innovazione tecnologica	VI	314	191.702.000	191.702.000	76.680.800	76.680.800					115.021.200	115.021.200				
<b>II. Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali</b>	<b>VI</b>		<b>723.405.687</b>	<b>723.405.687</b>	<b>260.710.844</b>	<b>260.710.844</b>	-	-	-	-	<b>462.694.843</b>	<b>462.694.843</b>	-	-	-	-
M II.1 - Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali	VI	311	204.977.000	204.977.000	81.990.500	81.990.500					122.986.500	122.986.500				
M II.2 -Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali	VI	3.121	115.958.687	115.958.687	57.979.344	57.979.344					57.979.343	57.979.343				
M II.3 - Realizzazione ed adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee	VI	311	402.470.000	402.470.000	120.741.000	120.741.000					281.729.000	281.729.000				
<b>III. Sviluppo delle infrastrutture nodali</b>	<b>VI</b>		<b>636.767.584</b>	<b>636.767.584</b>	<b>225.222.156</b>	<b>225.222.156</b>	-	-	-	-	<b>411.545.428</b>	<b>411.545.428</b>	-	-	-	-
M III.1 - Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali a servizio dei traffici commerciali, dei collegamenti di cabotaggio a breve raggio	VI	315	206.484.000	206.484.000	55.750.680	55.750.680					150.733.320	150.733.320				
M III.2 - Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali Air Side e Land Side	VI	314	374.674.816	374.674.816	148.659.692	148.659.692					226.015.124	226.015.124				
M III.3 - Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci	VI	318	34.963.000	34.963.000	10.488.900	10.488.900					24.474.100	24.474.100				
M III.4 - ITS	VI	318	20.645.768	20.645.768	10.322.884	10.322.884					10.322.884	10.322.884				
<b>IV. Assistenza Tecnica</b>	<b>VI</b>		<b>38.718.000</b>	<b>38.718.000</b>	<b>19.359.000</b>	<b>19.359.000</b>					<b>19.359.000</b>	<b>19.359.000</b>				
M IV.1 - Assistenza Tecnica, Monitoraggio e Valutazione	VI	411 (65%) 412 (10%) 413 (19%) 415 (6%)	38.718.000	38.718.000	19.359.000	19.359.000					19.359.000	19.359.000				
A.T. Fesr			38.718.000	38.718.000	19.359.000	19.359.000					19.359.000	19.359.000				
A.T. Fse			-	-												
A.T. Feaog			-	-												
A.T. Sfop			-	-												
<b>Totale</b>			<b>4.520.161.290</b>	<b>4.520.161.290</b>	<b>1.904.642.000</b>	<b>1.904.642.000</b>	-	-	-	-	<b>2.615.519.290</b>	<b>2.615.519.290</b>	-	-	-	-
Totale relativo al FESR						1.904.642.000										
Totale relativo al FSE																
Totale relativo al FEAOG																
Totale relativo allo SFOP																

\* Nei piani finanziari figurano soltanto le spese ammissibili. Il Contributo dei Fondi è calcolato rispetto ai Costi Totali ammissibili

**Tabella 6 – Tassi di partecipazione**

Assi Prioritari	Tassi di partecipazione dei Fondi strutturali							
	Sul totale della spesa ammissibile				Sul totale della spesa pubblica			
	FESR	FSE	FEOGA	SFOP	FESR	FSE	FEOGA	SFOP
<b>Asse prioritario I</b>								
Misura I.1	43,584%				43,584%			
Misura I.2	46,668%				46,668%			
Misura I.3	48,000%				48,000%			
Misura I.4	40,000%				40,000%			
<b>Asse prioritario II</b>								
Misura II.1	40,000%				40,000%			
Misura II.2	50,000%				50,000%			
Misura II.3	30,000%				30,000%			
<b>Asse prioritario III</b>								
Misura III.1	27,000%				27,000%			
Misura III.2	39,677%				39,677%			
Misura III.3	30,000%				30,000%			
Misura III.4	50,000%				50,000%			
<b>Asse prioritario IV</b>								
Misura IV.1	50,000%				50,000%			

Assi Prioritari	Tassi di partecipazione dei Fondi nazionali pubblici			
	Sul totale della spesa ammissibile		Sul totale della spesa pubblica	
<b>Asse prioritario I</b>				
Misura I.1	56,416%		56,416%	
Misura I.2	53,332%		53,332%	
Misura I.3	52,000%		52,000%	
Misura I.4	60,000%		60,000%	
<b>Asse prioritario II</b>				
Misura II.1	60,000%		60,000%	
Misura II.2	50,000%		50,000%	
Misura II.3	70,000%		70,000%	
<b>Asse prioritario III</b>				
Misura III.1	73,000%		73,000%	
Misura III.2	60,323%		60,323%	
Misura III.3	70,000%		70,000%	
Misura III.4	50,000%		50,000%	
<b>Asse prioritario IV</b>				
Misura IV.1	50,000%		50,000%	

Le annualità del piano finanziario corrispondono esattamente a quelle del Piano finanziario del PON approvato dalla Commissione con decisione C(2001) 2162 del 14.09.2001 e modificato con successiva Decisione emessa nel 2004.

La Tabella 7 illustra il profilo programmatico di spesa del Programma.

Tabella 7 – Profilo Programmatico di spesa

(valori in Euro)

Piano Finanziario		Spesa				
		annualità	importo	Per Anno		Obiettivo
annualità	importo			%	importo	%
2000		2000	39.248.913	1%	39.248.913	1%
2001	655.351.616	2001	195.247.787	4%	234.496.700	5%
2202	745.723.240	2202	539.039.272	12%	773.535.972	17%
2003	791.117.493	2003	213.514.957	5%	987.050.929	22%
2004	779.620.429	2004	730.073.110	16%	1.717.124.039	38%
2005	784.521.588	2005	881.887.848	20%	2.599.011.887	57%
2006	763.826.924	2006	869.467.926	19%	3.468.479.813	77%
<b>Totale</b>	<b>4.520.161.290</b>	2007	649.636.859	14%	4.118.116.672	91%
		2008	402.044.618	9%	4.520.161.290	100%
		<b>Totale</b>	<b>4.520.161.290</b>	<b>100%</b>	<b>4.520.161.290</b>	<b>100%</b>

Di seguito la Tabella 8 riporta l'ammontare delle risorse nazionali, in dettaglio per misura, a carico del Fondo di Rotazione (L.183/87). L'ammontare dei fondi nazionali a carico del Fondo di Rotazione sono determinati sulla base della Delibera n.139 del 6/08/1999 che stabilisce che "Per quanto concerne i programmi operativi nazionali la relativa copertura è posta a carico del fondo di rotazione previsto dall'art. 5 della legge N. 183/1987 ovvero di specifiche leggi di settore".

**Tabella 8 - Piano finanziario: dettaglio del contributo a carico del fondo di Rotazione L.183/87 (€000)**

Asse/ Misura	Costo della Misura	Fondi CE	Fondi nazionali pubblici	
		FESR	Fondo Rotazione L.183/87	Leggi di settore, altro
	€(000)	€(000)	€(000)	€(000)
I.1	1.502.043	654.653	57.699	789.691
I.2	1.291.056	602.511	688.545	
I.3	136.469	65.505	70.963	0,9
I.4	191.702	76.681	115.021	0,2
II.1	204.977	81.991	12.498	110.488,5
II.2	115.959	57.979	57.979	0,5
II.3	402.470	120.741	97.613	184.116,0
III.1	206.484	55.751	39.199	111.534,3
III.2	374.675	148.660	226.015	
III.3	34.963	10.489	-	24.474,1
III.4	20.646	10.323	10.323	-
IV.1	38.718	19.359	19.359	-
<b>Totale</b>	<b>4.520.161</b>	<b>1.904.642</b>	<b>1.395.212</b>	<b>1.220.306</b>

## **H) MODALITÀ PER IL TRASFERIMENTO DEI DATI**

Come disposto dall'art.34 par.1 lett.a) del Regolamento (CE) 1260/99 del Consiglio dell'Unione Europea del 21 giugno 1999 l'Autorità di Gestione del PON, si fa garante dell'istituzione di un dispositivo efficace e regolare di raccolta dati finanziari e statistici per la sorveglianza e la valutazione degli interventi (operazioni) co-finanziati con risorse comunitarie a valere sul Programma, nonché della trasmissione di tali dati secondo le modalità concordate tra l'Italia e la Commissione Europea.

In particolare, per quanto attiene ai dati finanziari, l'articolo 32 del Regolamento (CE) n. 1260/99 stabilisce che la Commissione provvede al versamento di un acconto all'atto della decisione di approvazione dell'intervento. Tale anticipazione è pari al 7% della partecipazione complessiva dei Fondi al singolo intervento e, in funzione delle disponibilità di bilancio, può essere frazionato su non più di due esercizi di bilancio.

La fase successiva del flusso finanziario prevede pagamenti intermedi a titolo di rimborso di spese effettivamente sostenute dai beneficiari finali e certificate dall'Autorità di pagamento del PON.

L'Autorità di Pagamento del PON elabora e presenta un'unica domanda di pagamento e la relativa certificazione di spesa per Misura, sulla base delle dichiarazioni dei soggetti ed enti titolari di Misura attestanti le spese effettivamente sostenute, avvalendosi della procedura informatizzata del SIRGS, per richiedere sia la quota comunitaria (FESR) che la quota nazionale (183/87).

Le domande di pagamento vengono inoltrate al Ministero dell'Economia e delle Finanze - IGRUE e al Ministero dell'Economia e delle Finanze - Servizio Fondi Strutturali per il successivo inoltro, da parte di quest'ultimo, alla Commissione europea, con cadenza periodica, almeno tre volte l'anno (entro il 30 giugno, il 31 ottobre e il 31 dicembre).

I dati relativi alle spese dichiarate alla Commissione nelle richieste di pagamento vengono allegati alle comunicazioni bimestrali dei dati finanziari del sistema di monitoraggio, assicurando una presentazione che consenta un immediato confronto al fine di permetterne l'utilizzo come strumento di gestione e di prevenzione delle difficoltà.

Le procedure relative al trasferimento della quota nazionale di cofinanziamento e alla erogazione della quota comunitaria vengono attivate contestualmente, mediante trasmissione alla Commissione Europea, per il tramite del Ministero dell'Economia e Finanza - Servizio Fondi strutturali, della richiesta di pagamento per la quota comunitaria, e al Ministero dell'Economia e Finanza - IGRUE, per la quota nazionale.

Una copia completa delle domande di pagamento viene trasmessa, a titolo informativo - anche ai fini di una verifica oggettiva degli indicatori finanziari per l'assegnazione

della riserva nazionale e del costante controllo dell'esecuzione del bilancio comunitario rispetto ai tempi di disimpegno automatico – all'Autorità di gestione del QCS.

L'Autorità di Pagamento trasmette le previsioni di spesa al Ministero dell'Economia e Finanza che le trasmette alla Commissione europea ai sensi dell'art. 32.7 del Regolamento (CE) n. 1260/1999. A partire dal 2004 le previsioni di spesa sono integrate con altre informazioni al fine di contenere i seguenti dati:

- importo delle domande di pagamento da inoltrare alla Commissione entro il 31 ottobre e il 31 dicembre dell'anno di riferimento;
- importo delle domande di pagamento da inoltrare alla Commissione entro il 31 ottobre e il 31 dicembre dell'anno successivo.

Per maggiori dettagli sulle caratteristiche del sistema e sulle procedure di trasferimento dei dati si rimanda a quanto descritto nella Sezione C.

**I) PROGETTI INTEGRATI**

Il PON non prevede la realizzazione di Progetti Integrati.

## **L) FASI DI SELEZIONE DELLE OPERAZIONI**

La selezione delle operazioni incluse nel PON Trasporti è avvenuta in diverse fasi:

### **L.1 PRIMA FASE**

La procedura di selezione dei progetti denominati “di prima fase”, è stata effettuata dai Responsabili di Misura e approvata dall’Autorità di Gestione prima dell’approvazione dei criteri di selezione inseriti nel Complemento di Programmazione, attraverso la selezione di progetti invariati e coerenti con le strategie del QCS.

La procedura di selezione ha consentito di verificare la sussistenza delle condizioni necessarie ai fini dell’ammissibilità dei progetti selezionati in prima fase di attuazione, che riguardano la coerenza con :

- gli obiettivi prioritari QCS;
- gli obiettivi globali PON;
- le finalità di ciascuna misura;
- la normativa comunitaria e nazionale;
- i criteri di selezione previsti nel PON Trasporti.

L’esame di tali aspetti è stato condotto a cura degli Enti responsabili di Misura, e dell’Autorità di Gestione in conformità con le modalità prescritte dal QCS e con quanto richiesto dalla Commissione Europea attraverso procedure trasparenti e la compilazione di schede-progetto che richiamavano sinteticamente gli obiettivi rispetto ai quali si è chiesto di valutare la coerenza.

Le schede-progetto compilate sono state oggetto di una dichiarazione formale di ciascun Responsabile di Misura, secondo un modello predisposto dall’Autorità di Gestione, con la quale si è certificato che i progetti elencati hanno le caratteristiche di “progetti di prima fase” e risultano coerenti con:

- gli obiettivi globali e specifici del QCS e del PON Trasporti, come già detto;
- le disposizioni comunitarie e nazionali pertinenti, ivi compresa, in particolare, la normativa specifica in materia di ammissibilità della spesa;
- le disposizioni specifiche previste dal QCS e dal PON Trasporti per i singoli Assi e Misure, in generale, e in particolare con le caratteristiche dei criteri di selezione indicati al punto 2.4 del PON Trasporti.

I progetti di prima fase sono stati individuati dagli Enti responsabili dell’attuazione delle Misure del PON Trasporti, prima dell’approvazione dei criteri di selezione inseriti nel Complemento di Programmazione approvato dal Comitato di Sorveglianza

del 12 luglio 2002. La selezione di prima fase ha complessivamente individuato 112 progetti a partire da un parco progetti più ampio sottoposto a valutazione. A livello di programma, tale selezione ha condotto ad individuare interventi per un costo complessivo (allora ) di quasi 4.000 Meuro.

L'Autorità di Gestione del PON Trasporti ha concluso, con comunicazione al Ministero dell'Economia e delle Finanze in data 15/11/2002, la procedura di selezione dei progetti denominati "di prima fase", come prescritto dalla Commissione Europea.

### **L.1 SECONDA FASE**

La procedura di selezione cosiddetta di II Fase ha invece completato la selezione del parco-progetti e i suoi aggiornamenti sulla base della metodologia approvata dal Comitato di Sorveglianza e dalla CE.

L'approccio metodologico previsto per la scelta dei progetti si fonda sull'individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione, descritti in seguito nella Sezione N:

- criteri di ammissibilità
- criteri di priorità, generali e specifici a livello di ciascuna misura.

L'applicazione dei criteri di ammissibilità consente una pre-selezione delle operazioni fondata sull'esame della sussistenza o meno di determinati requisiti.

I criteri di priorità consentono la graduazione delle operazioni risultati ammissibili, in funzione degli obiettivi strategici e delle modalità di attuazione del Programma e garantendo un'efficace ed efficiente allocazione delle risorse finanziarie complessivamente mobilitate dal PON Trasporti.

Il sistema adottato, consente di graduare i progetti in modo trasparente sulla base di una molteplicità di elementi.

Tale fase di attuazione e selezione delle operazioni è suscettibile di continui aggiornamenti determinati sulla base delle stesse modalità di selezione e quindi dalla revisione degli elementi di valutazione di criteri e o dalla sopravvenienza di eventi che modificano le graduatorie e le condizioni di ammissibilità.

La selezione verifica anche le fonti di finanziamento necessarie per la copertura degli oneri dei singoli progetti (per maggiori dettagli si rimanda alla sezione N).

### **L.3 TERZA FASE - REVISIONE DI METÀ PERIODO**

Nelle fasi di ulteriore programmazione e successive alla revisione di metà periodo si è mantenuta l'impostazione di selezione precedente.

In questa fase i criteri e le procedure di selezione sono state revisionate al fine di:

- tenere conto della revisione di metà periodo del QCS e del PON Trasporti;

- accogliere i suggerimenti espressi nel rapporto di valutazione intermedio in merito alle modalità di selezione dei progetti;
- adattare le modalità di selezione alle diverse tipologie di progetti classificabili in base alla rendicontabilità o meno degli stessi (si veda la sezione N);
- utilizzare, coerentemente con le strategie definite, un complesso di criteri di priorità specifici semplificati che agevolino il processo di selezione, tenendo conto, in particolare, dell'effettivo andamento delle operazioni avviate dall'inizio del Programma e dei risultati delle valutazioni di metà periodo relative all'avanzamento del PON trasporti per il periodo 2000-2003;
- ridurre i margini di soggettività dell'operatore responsabile semplificando il processo e quindi migliorandone la trasparenza. La complessità del processo procedurale (molteplicità dei criteri, definizione dei pesi, attribuzione dei punteggi) pur nella sostanziale trasparenza conduceva in alcuni casi alla difficoltà di valorizzare alcuni criteri distintamente.
- incrementare i livelli di integrazione e continuità tra le diverse fasi di programmazione. Si è inoltre voluto introdurre un criterio che tenesse conto degli obblighi di continuità e completamento di c.d. progetti a cavallo tra le due programmazioni. Nell'individuazione delle operazioni cui assegnare risorse del PON, alcuni condizionamenti derivano, infatti, dall'esigenza di dare continuità alle realizzazioni avviate nel periodo precedente di programmazione;
- aumentare l'efficacia e la concentrazione delle operazioni. Si è rafforzata la preferenza al conseguimento di effetti e risultati, privilegiando interventi che portano a compimento altri interventi secondo un principio di concentrazione, ovvero favorendo la scelta di operazioni che possano dare "certezze" attuative nel periodo di validità del PON, in considerazione dei tempi lunghi di attuazione;
- rafforzare il riferimento agli obiettivi del PON Trasporti, ritornando quindi alla matrice di origine, al fine anche di garantire una univoca chiave di lettura che faciliti il processo selezione-valutazione in termini di conseguimento degli obiettivi.

Si è dunque proceduto ad un'aggregazione e aggiornamento dei criteri di selezione previsti, per ciascuna Misura nella precedente versione del Complemento di Programmazione del PON Trasporti.

Tale aggiornamento è stato effettuato creando differenti classi di criteri di selezione omogenei in termini di rispondenza ai sei obiettivi del QCS e del PON Trasporti.

L'approccio metodologico utilizzato per la selezione dei progetti, è dunque integralmente conservato, e anzi il metodo di revisione utilizzato salvaguarda la continuità tra le diverse fasi di selezione, facilitando la verifica di coerenza, la trasparenza nella selezione e la uniformità delle graduatorie.

Nella sezione N del documento sono riportati i criteri di selezione utilizzati e le aggregazioni cui essi fanno riferimento. Nella sezione successiva è descritta la classificazione utilizzata per la definizione del parco progetti del PON.

## **M) IL PARCO PROGETTI (DEFINIZIONE E GLOSSARIO)**

Le diverse fasi di selezione hanno definito per il PON Trasporti un parco progetti assai articolato, periodicamente sottoposto per informazione al Comitato di Sorveglianza del PON Trasporti, previa approvazione da parte dell'AdG.

Quasi tutte le Misure includono progetti per i quali alla data di avvio del Programma sono già disponibili finanziamenti provenienti da leggi di settore o da partecipazioni pubbliche che consentono il sostenimento delle spese.

Tali spese rendicontate secondo quanto previsto dalla normativa comunitaria consentono rientri finanziari agli Enti che le hanno effettuate in modo da permettere l'avvio di progetti nuovi o completamenti funzionali di quelli già detti, tesi alle stesse finalità.

Nel rispetto del meccanismo previsto per il cofinanziamento che comunque deve garantire l'addizionalità, anche se la rendicontazione è invece eseguita solo in parte su opere effettivamente aggiuntive, si definisce necessariamente la destinazione e la selezione delle operazioni aggiuntive nelle aree obiettivo 1 che utilizzeranno le risorse liberate e quindi per un valore almeno pari alle risorse rendicontate su progetti già finanziati. Ciò è stabilito dai **Decreti Dirigenziali** emessi dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Direzione Generale per la Programmazione per l'assegnazione delle risorse ai responsabili di Misura. Tali Decreti stabiliscono anche l'utilizzo delle risorse liberate sulla stessa misura che li ha generati.

Al fine di rendere certo e trasparente l'utilizzo delle risorse, anche se non saranno rendicontate, l'AdG provvederà al monitoraggio delle opere interessate anche dopo il 2008.

Secondo l'approccio descritto, e per salvaguardare la trasparenza, i progetti selezionati sono stati distinti, a seconda delle fonti di finanziamento, in due categorie:

- progetti "volano" (nella denominazione QCS sono definiti progetti "coerenti");
- progetti PON.

1) **progetti VOLANO**: sono tali quei progetti che, risultano coerenti e finalizzati agli obiettivi delle Misure/azioni del PON 2000-2006, e che possono essere portati a termine perché per essi esiste la necessaria copertura finanziaria. Tali operazioni si avvalgono di risorse finanziarie già stanziata, provenienti da fondi già disponibili nell'ambito di operazioni definite in precedenti periodi di programmazione (Residui POM 94-99) o con risorse diverse da quelle del PON.

2) **progetti PON**: sono definiti tali quei progetti per i quali la copertura finanziaria è determinata dal PON trasporti mediante utilizzazione delle disponibilità FESR, Fondo

di Rotazione o altri fondi provenienti da stanziamenti stabiliti con Leggi specifiche riguardanti i singoli settori interessati.

La rendicontazione a valere sui progetti “volano” consente un “tiraggio” di risorse da utilizzare per il finanziamento degli altri progetti coerenti con le finalità del PON Trasporti. In linea con le indicazioni della Commissione Europea <sup>6</sup>, con quanto stabilito dal QCS e con le indicazioni riportate nel testo del PON Trasporti, si procede al “riutilizzo delle risorse liberate dall’imputazione ai programmi dei progetti “volano” seguendo il principio che “tali risorse siano finalizzate al raggiungimento degli obiettivi del programma e siano utilizzate con gli stessi e criteri e modalità di selezione del programma, come definiti in sede di revisione”.

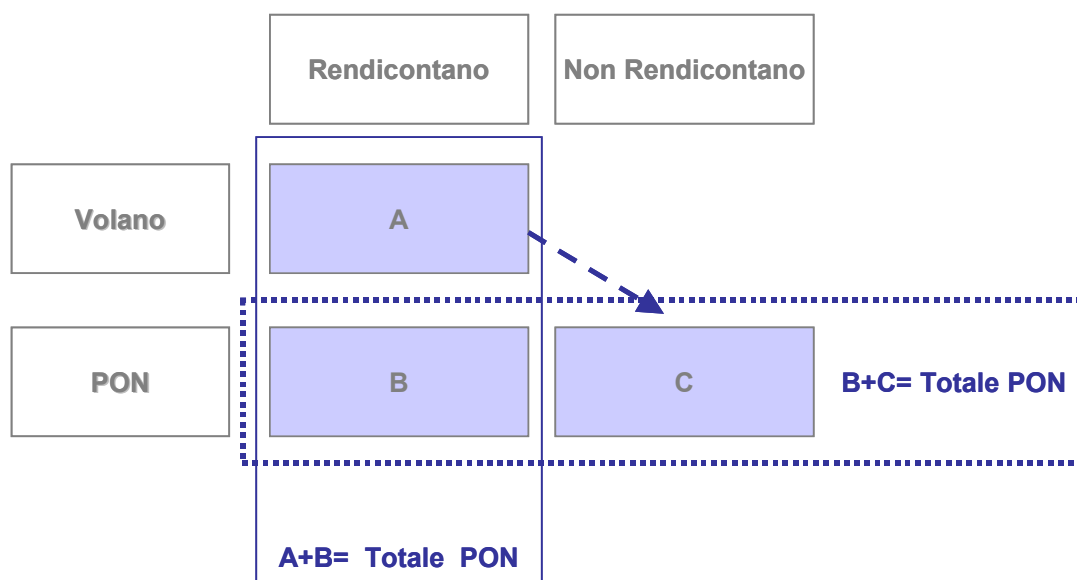
**I progetti PON** si distinguono tra

- **progetti che rendicontano** o renderanno e per i quali la copertura finanziaria è già accertata attraverso la destinazione degli impegni derivanti dalle fonti finanziarie del PON trasporti (FESR, FdR, e altre leggi di settore collegate)
- progetti per i quali la disponibilità finanziaria è determinata dalla rendicontazione del volano e dall’effettiva erogazione dei rimborsi sui progetti volano stessi. Questi progetti sono di seguito definiti “**progetti di riutilizzo**”, in quanto sono progetti che verranno finanziati attraverso il tiraggio delle risorse prodotto dalla rendicontazione del volano. Essi non producono rendicontazione, ma saranno ugualmente monitorati secondo le procedure stabilite dal QCS e dalla CE. I progetti di riutilizzo sono anch’essi coerenti con gli obiettivi del PON e selezionati secondo le procedure di selezione del PON Trasporti e in coerenza con quanto stabilito dal QCS per tale categoria di progetti.

---

<sup>6</sup> Nota n. 114985 del 17.11.2003

Le modalità di esecuzione dell'utilizzo delle risorse liberate a garanzia del principio di addizionalità e di monitoraggio dei "progetti di riutilizzo" sono stabilite dall'AdG del QCS in negoziato con la CE e sono riassunte attualmente nell'allegato 3 del CdP.



A: Progetti Volano

B: Progetti PON

C: Progetti di Riutilizzo

## **N) CRITERI DI SELEZIONE DELLE OPERAZIONI**

L'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti "blocchi" di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità**
- **Criteri di priorità**

### **N.1) CRITERI DI AMMISSIBILITÀ (TABELLA 9)**

L'applicazione di tali criteri (rispetto a tutte le Misure) consente una pre-selezione delle operazioni fondata sull'esame della sussistenza o meno di determinati requisiti:

1. durata prevista dei lavori compatibile con i termini di ammissibilità della spesa;
2. predisposizione delle informazioni richieste dall'art. 26 del Reg. 1260/99 per i "Grandi Progetti"<sup>7</sup>;
3. sostenibilità ambientale;
4. sostenibilità economico-finanziaria;
5. coerenza con il PGTL e con lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno;
6. analisi di fattibilità tecnico-economica, per i progetti di importo complessivo superiore a 5,165 Meuro.

I criteri di ammissibilità rimangono validi ai fini della selezione dell'intero parco progetti (PON, Volano). Alcuni di essi, infatti, non risultano necessari ai fini della selezione di "progetti di riutilizzo" (che non sottostanno a rendicontazione). Per questi ultimi infatti il criterio (1) è riferibile solo in termini di priorità e preferenza non di ammissibilità e il criterio (2) non è applicabile (l'analisi relativa alla conferma del tasso di cofinanziamento per i Grandi Progetti non è richiesta dalla CE per i progetti non oggetto di rendicontazione).

### **N.2) CRITERI DI PRIORITÀ (TABELLA 10 E TABELLA 11)**

L'applicazione di tali criteri consente, invece, la selezione delle operazioni in funzione degli obiettivi strategici e delle modalità di attuazione del Programma garantendo una efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie complessivamente mobilitate

---

<sup>7</sup> La verifica dell'analisi della valutazione costi benefici prevista per i grandi progetti, definiti dall'art 26 del Regolamento 1260/99, per i progetti di importo superiore ai 50 milioni di euro.

dal PON Trasporti. I criteri di priorità sono stati impostati mediante due differenti “griglie”:

**1. CRITERI GENERALI DI PRIORITÀ** (Tabella 10).

Tali criteri sono “comuni” a tutte le Misure del Programma. Essi sono, pertanto, applicabili alle diverse modalità di trasporto che caratterizzano le operazioni del PON.

I criteri di priorità consentono la graduazione delle operazioni risultate ammissibili, in funzione degli obiettivi strategici e delle modalità di attuazione del Programma. Per ogni misura, a ciascuno di tali criteri è attribuito un punteggio (un valore compreso tra due estremi) in base al grado di corrispondenza del progetto al criterio di selezione, che esprime l’importanza relativa attribuita al criterio nella graduazione dei progetti. Dalla somma dei punteggi si ottiene un primo risultato, che esprime in modo sintetico per ogni progetto la sua priorità nel far parte integrante del Programma.

I criteri che nella prima versione del Documento erano inclusi sia tra i criteri di ammissibilità che di priorità sono stati eliminati. La pesatura dei criteri è stata posta uguale a 1, anche in base alle indicazioni del Valutatore Indipendente. I precedenti 10 criteri di priorità generali di selezione delle operazioni, sono stati aggregati secondo quattro categorie di criteri:

**A. Contributo al conseguimento degli obiettivi di programmazione generale e coerenza.**

Tale Criterio aggrega i seguenti criteri già ricompresi nella metodologia di selezione precedentemente adottata:

A.1 Contributo al riequilibrio modale ed all'integrazione dei sistemi di trasporto;

A.2 Contributo alla riduzione degli impatti ambientali;

A.3 Livello di aderenza alle priorità indicate dallo S.O.M.;

A.4 Livello di attuazione di I.I.P. e di A. P.Q.;

A.5 Coerenza con il primo Programma adottato dal CIPE il 21/12/2001;

A.6 Contributo al raggiungimento della coerenza interna (integrazione e complementarità).

**B) Contributo al conseguimento degli obiettivi programmati.**

B.1 Contributo al conseguimento degli obiettivi programmati dal programma.

Tale criterio è stato meglio precisato alla luce della Revisione di Metà Periodo e degli esiti della Valutazione intermedia. In coerenza, con gli indirizzi per la selezione e la realizzazione degli interventi stabiliti dal PON Trasporti (si veda par. 2.5.4 del PON),

in base a tale criterio gli interventi selezionati sono stati individuati in prevalenza fra quelli che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

### **C) Contributo al conseguimento degli obiettivi e di completamento**

Tale criterio è stato inserito a seguito della Revisione di Metà Periodo e degli esiti della Valutazione intermedia. In coerenza, con gli indirizzi per la selezione e la realizzazione degli interventi stabiliti dal PON Trasporti (si veda par. 2.5.4 del PON), si è ritenuto opportuno selezionare gli interventi anche sulla base della capacità di contribuire significativamente al completamento di interventi prioritari. (principio di concentrazione) e di garantire continuità di programmazione. Si è infatti riconosciuta priorità a quelle operazioni che consentano di qualificare effettivamente degli impatti o dei risultati stabiliti dal PON o che costituiscano il completamento delle operazioni o itinerari avviati al fine di assicurare all'azione continuità e concentrazione .

### **C) Tempistica.**

Si è accordata priorità, ad operazioni che potessero essere attuate comunque con tempestività al fine di garantire il conseguimento di risultati ed effetti e che rappresentano minori rischi di rallentamento. Ciò consente di privilegiare quelle che sono in grado di conseguire risultati percepibili in questo periodo di programmazione.

### **D) Appartenenza alle reti TEN T (Trans European Network).**

In coerenza con gli indirizzi per la selezione e la realizzazione degli interventi stabiliti dal PON Trasporti (si veda par. 2.5.4 del PON particolare attenzione è stata prestata, nella selezione degli interventi, a progetti che contribuissero al potenziamento delle reti TEN (reti transeuropee) e delle reti SNIT.

A ciascun progetto è stato attribuito un punteggio per ciascun criterio, variabile da 1 a 5, in base al grado di corrispondenza del progetto al criterio di selezione. Dalla somma dei punteggi si è ottenuto un *primo risultato* per ciascun progetto, che esprime in modo sintetico la priorità di ciascun progetto nel far parte integrante del Programma <sup>8</sup>.

## **2. CRITERI DI PRIORITÀ SPECIFICI ( Tabella 11)**

I *criteri di priorità specifici*, precedentemente individuati e propri di ciascuna Misura, sono una dettagliata esplicitazione dei criteri generali. Rispetto alla seconda fase di selezione, tali criteri sono stati aggregati e classificati a seconda degli obiettivi prioritari

---

<sup>8</sup> In alcuni casi la valorizzazione del criterio è di tipo si/no poi definiti con i due valori 5 / 0.

identificati dall'asse VI del Quadro Comunitario di Sostegno e adottati dal PON Trasporti elencati di seguito:

1. Accessibilità;
2. Riequilibrio modale;
3. Intermodalità;
4. Mobilità;
5. Qualità ed efficienza;
6. Riduzione degli impatti ambientali: contributo al conseguimento degli obiettivi di tutela ambientale

La metodologia ha previsto un'aggregazione dei criteri specifici mediante una valutazione, per ciascuna misura, dell'attitudine del singolo criterio a misurare la rispondenza del progetto ad uno degli obiettivi prioritari piuttosto che ad un altro.

I criteri di priorità specifici adottati per ciascuna Misura e le aggregazioni dei criteri già adottati cui sono riconducibili sono riportati nelle Schede di Misura. Si rimanda, inoltre, alle stesse, per quanto riguarda: (a) il quadro dei criteri di selezione specificamente riferito alla modalità di trasporto oggetto della Misura (Sezione III.5) e (b) la dimostrazione della pertinenza dei criteri di selezione (Sezione V.2).

Come per i criteri generali, ad ogni progetto è stato attribuito un punteggio (compreso tra 1 e 5), da parte dei Responsabili di Misura.

Il punteggio complessivo per ciascun progetto si ottiene sommando il punteggio relativo ai criteri specifici al punteggio ottenuto in base ai criteri generali di priorità. Tale punteggio determina una graduatoria generale delle operazioni per misura.

La revisione dei criteri di priorità specifici, già utilizzati dal PON trasporti nelle precedenti fasi di selezione, consente di salvaguardare il sistema di selezione adottato ma anche di ridurre il numero di criteri applicati, ritenuti dal Valutatore Indipendente molto numerosi e quindi complessi e poco trasparenti.<sup>9</sup> L'applicazione dell'insieme dei

---

<sup>9</sup> D'altra parte la selezione effettuata in prima e seconda fase era ormai definita e approvata secondo i citati criteri e si voleva mantenere continuità tra le diverse fasi e la possibilità di avere una graduatoria unica anche per i progetti di selezione di terza fase (progetti di programmazione successiva alla MTR, progetti di riutilizzo, o di utilizzo delle risorse premiali). Infatti il parco progetti di terza fase risulta di dimensioni modeste rispetto al parco progetti già selezionato (sia in termini numerici sia di valore). L'AdG ha dunque ritenuto utile mantenere la maggior parte dei criteri precedentemente individuati ma di considerarli solo quali descrizione o sotto criteri riconducibili a soli 6 Criteri (corrispondenti agli obiettivi secondo la classificazione già adottata nella metodologia per la selezione definita nella seconda fase di attuazione, come descritto nel CdP precedente). In tal modo, per i criteri di priorità specifici si devono attribuire al massimo solo 6 punteggi per progetto. Nell'aggregazione dei criteri

criteri sarà approfondita in apposita delibera dell'AdG a completamento di tale fase del processo di selezione.

L'approccio metodologico sopra descritto, mira, pertanto, a garantire un soddisfacente grado di "coerenza interna" del complesso degli interventi (operazioni) selezionati rispetto al quadro degli obiettivi, strategici e specifici, definiti per il settore trasporti dall'Asse VI del QCS obiettivo 1 2000-2006. Da questo approccio deriva la selezione di un insieme di progetti costituente un "sottoinsieme" dello Strumento Operativo, definito in modo da avere una sua validità in relazione al raggiungimento degli obiettivi del PON stesso ed una sua coerenza rispetto ad una logica di rete alla scala sovregionale. La complementarietà di ciascun intervento rispetto agli altri interventi (operazioni) selezionati e al contesto nel quale si inseriscono risulta pertanto determinante nella definizione del "sottoinsieme", con riguardo anche all'impatto sul miglioramento della capacità di esercizio.

Inoltre, il quadro dei criteri di selezione definito secondo la metodologia descritta, consente altresì di assicurare il perseguimento degli indirizzi strategici del Programma, attraverso la selezione di un "parco" progetti coerente con le priorità definite a livello nazionale per il settore trasporti mediante il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno ed il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001 ed in sinergia con gli obiettivi dei Piani regionali di Trasporto che le Regioni devono adottare o adeguare sulla base delle linee guida indicate dal PGTL stesso.

---

specifici esistenti che diventano sottocategorie o elementi di selezione secondo 6 macrocriteri, si è inoltre proceduto all'eliminazione di ripetizioni, salvo in casi in cui la ripetizione fosse volta a rafforzare la priorità, all'integrazione di ulteriori elementi di selezione definiti dalla MTR del PON T, al contempo garantendo la semplificazione e la trasparenza del procedimento nonché la continuità con le fasi precedenti.

### 3. Criteri di selezione tabelle riassuntive

**Tabella 9 - Criteri di selezione degli interventi - criteri di ammissibilità**

<b>1</b>	Durata prevista dei lavori compatibile con i termini di ammissibilità della spesa
<b>2</b>	Predisposizione informazioni richieste dall'art. 26 del Reg. 1260/99 per i progetti classificabili come "Grandi progetti", ai sensi dell'art. 25 del Reg. 1260/99 (costo > 50 Meuro)
<b>3</b>	Sostenibilità ambientale
<b>4</b>	Sostenibilità economico-finanziaria (costruzione ed esercizio)
<b>5</b>	Coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno
<b>6</b>	"Analisi di fattibilità tecnico-economica", rispondente ai requisiti minimi richiesti per gli studi di fattibilità ai sensi della Delibera CIPE n. 106/99, per i progetti di importo complessivo superiore a 5,165 Meuro

**Tabella 10 - Criteri di selezione degli interventi - criteri generali di priorità**

<b>A</b>	<b>Contributo al conseguimento degli obiettivi di programmazione generale.</b>	Contributo al riequilibrio modale ed all'integrazione tra sistemi di trasporto
		Coerenza con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001
		Contributo al raggiungimento della coerenza interna (integrazione e complementarità)
		Contributo alla riduzione degli impatti ambientali
		Livello di aderenza alle priorità indicate dallo Strumento Operativo ed in particolare a quelle riferite agli interventi invariati
		Attuazione di Intese Istituzionali di Programma (IIP) e Accordi di Programma Quadro (APQ)
<b>B</b>	<b>Contributo al conseguimento degli obiettivi programmati</b>	Contributo al conseguimento degli obiettivi programmati dal programma
<b>C</b>	<b>Contributo al conseguimento degli obiettivi e di completamento</b>	
<b>D</b>	<b>Tempistica</b>	Tempistica e visibilità dei risultati
<b>E</b>	<b>Appartenenza alle reti TEN T</b>	Appartenenza delle infrastrutture su cui si interviene alle reti TEN (Trans European Network)



## O) IL PARTENARIATO

Il rafforzamento del principio del partenariato, economico-sociale ed istituzionale, rappresenta uno degli aspetti di maggiore novità ed importanza della regolamentazione dei Fondi strutturali per il periodo 2000-2006.

Nella gestione del PON. Trasporti il partenariato economico-sociale viene garantito attraverso la partecipazione diretta delle parti economiche e sociali alle riunioni del Comitato di Sorveglianza, così come disposto dal Regolamento interno dello stesso Comitato. Tale Regolamento prevede, infatti, la partecipazione con voto consultivo, in seno al CdS stesso, di una rappresentanza pari complessivamente ad otto membri, designati per il tramite del CNEL, per le parti economiche e sociali, e due rappresentanti delle ONG, di cui una a carattere ambientale, come previsto dal QCS.

La partecipazione diretta viene altresì garantita nelle riunioni del Gruppo Tecnico Trasporti, così come previsto dal suo regolamento interno, che prevede appunto il coinvolgimento, nelle riunioni del Gruppo, degli esponenti delle parti economiche e sociali.

Tale Gruppo, previsto dal QCS Ob. 1, è stato istituito l'11 settembre 2001 con Decreto del Direttore del "Servizio Fondi Strutturali" del DPS del Ministero dell'Economia e delle Finanze; esso risponde all'esigenza di coordinamento delle operazioni da realizzare nel settore dei trasporti su scala regionale, nell'ambito dei POR, e nazionale nonché all'esigenza di approfondimento di tematiche specifiche in materia di trasporti. Obiettivo del partenariato istituzionale è, invece, quello di garantire la partecipazione, al complesso processo di attuazione del Programma, delle diverse parti istituzionali, direttamente o indirettamente, interessate (Amministrazioni Centrali, Regioni, Autonomie locali, Enti attuatori). Le sedi principali per il proseguimento del dialogo istituzionale nella fase di attuazione delle operazioni, sono costituite:

- 1) dal Comitato di Sorveglianza del PON, nell'ambito del quale è garantita la partecipazione diretta delle parti istituzionali ai livelli nazionale, regionale e locale, nonché delle autonomie funzionali,
- 2) dal Gruppo di Lavoro Trasporti, istituito dal Comitato di Sorveglianza del QCS e presieduto dalla - Direzione Generale per la Programmazione e Programmi Europei, e costituito da una componente fissa, rappresentata dai membri designati dalle amministrazioni individuate dal Decreto istitutivo chiamate a partecipare stabilmente ai lavori e che include anche le parti sociali, e da una componente variabile, rappresentata dalle Amministrazioni che parteciperanno ai lavori su specifica convocazione in relazione ai temi trattati,
- 3) dai "Tavoli di lavoro" finalizzati alla definizione degli "Accordi di Programma Quadro" (APQ) tra le Amministrazioni regionali e i soggetti responsabili dell'attuazione delle Misure, coinvolti nella gestione operativa del PON. Gli APQ, disciplinati dalla legge 662/96, sono strumenti attuativi delle Intese Istituzionali di Programma mediante i quali si definiscono, tra i soggetti che vi partecipano, programmi esecutivi di interventi (operazioni) di interesse

comune o funzionalmente collegati. Tali strumenti rivestono un ruolo particolarmente importante per l'attuazione del Programma garantendo, da una parte, l'integrazione ed il coordinamento tra gli interventi (operazioni) di valenza nazionale previsti dal PON Trasporti e gli interventi (operazioni) previsti dai POR regionali nell'ambito dell'Asse VI "Reti e nodi di servizio" e, dall'altra, la convergenza tra le scelte strategiche definite dal PGTL e dallo Strumento Operativo ed i Piani regionali di trasporto (PRT);

- 4) dall'attuazione di convegni e delle attività previste dal Piano di Comunicazione, che mirano a favorire la partecipazione delle parti istituzionali, economiche e sociali, anche nella forma di Forum annuale di partenariato.

Inoltre, sempre nel quadro del partenariato istituzionale, si colloca la cooperazione tra l'Autorità di Gestione del PON e l'Autorità Ambientale Nazionale, identificata con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione Generale per lo Sviluppo Sostenibile. Tale cooperazione viene codificata nel Piano Operativo di Cooperazione Sistemica<sup>10</sup> (POCS) tra l'Autorità Ambientale l'Autorità di Gestione, documento che fornisce un quadro di riferimento per l'attività sistematica di cooperazione tra i due organismi. Il POCS si pone come strumento finalizzato alla definizione di un programma di lavoro condiviso con i soggetti interessati all'attuazione del PON. In tale documento sono evidenziati ed esplicitati, in primo luogo, gli obiettivi generali e specifici che l'AA si propone di conseguire nell'intero periodo di attuazione del PON. In secondo luogo, viene definito un Piano di Lavoro in cui sono individuati: (1) i soggetti con i quali l'AA e l'Autorità di Gestione dovranno interfacciarsi durante l'attuazione del Programma, (2) le risorse umane a disposizione rispettivamente dell'AA e dell'Autorità di Gestione e (3) le modalità di cooperazione con l'Autorità di Gestione.

Per la seconda fase di attuazione del PON Trasporti la collaborazione con l'Autorità Ambientale è ulteriormente consolidata, soprattutto per creare, nell'ottica della Strategia di sviluppo sostenibile di Goteborg, le condizioni per una piena integrazione della dimensione ambientale nei processi ordinari di definizione, attuazione, monitoraggio e valutazione di politiche, piani e programmi di sviluppo.

Le competenze delle Autorità Ambientali rimarranno quelle definite nella fase di avvio della programmazione. La modalità di interazione tra Autorità Ambientale ed Autorità di Gestione sono state definite dal Piano Operativo di Cooperazione Sistemica (POCS), che sarà aggiornato, laddove ritenuto necessario, sulla base dell'esperienza acquisita nella prima fase di attuazione. L'Autorità Ambientale dovrà riferire sulla attuazione del POCS in occasione dei Comitato di Sorveglianza.

---

10 Il CdS, nella seduta del 19/12/2001, ha esaminato una prima ipotesi di "Piano Operativo di Cooperazione sistematica" (POCS) decidendo di attivare per la sua approvazione la procedura di consultazione scritta prevista dal Regolamento interno. Tale prima ipotesi è stata oggetto di concertazione con l'Autorità di Gestione. A seguito di tale attività di concertazione, il POCS è stato modificato e presentato al CdS del 12/07/2002, conseguendo l'approvazione

**LE SCHEDE DI MISURA**

**MISURA I.1 - MIGLIORAMENTO DELLA RETE E DEL SERVIZIO FERROVIARIO ATTRAVERSO IL POTENZIAMENTO, L'ADEGUAMENTO, L'AMMODERNAMENTO E LA REALIZZAZIONE DELLE LINEE**

<b>SEZIONE I - IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

**I.1 Numero e Titolo della Misura:**

Misura I.1 - Miglioramento della rete e del servizio ferroviario attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione delle linee.

**I.2 Fondo strutturale interessato:**

FESR

**I.3 Asse prioritario di riferimento:**

**Asse I:** Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno

**I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE:**

311- Ferrovie

**I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale:**

Realizzazione di opere pubbliche

**I.6 Descrizione della Misura:**

La Misura è finalizzata a potenziare ed ammodernare, da un punto di vista funzionale e strutturale, la rete ferroviaria meridionale ed insulare, lungo le principali direttrici di collegamento longitudinali (dorsale adriatica e tirrenica) e trasversali, garantendo una sua velocizzazione nonché una maggiore integrazione con la restante rete ferroviaria italiana. Nel complesso, le operazioni previste consentono di ottenere un sostanziale potenziamento della rete ferroviaria dello SNIT in grado di accogliere aumenti di traffico viaggiatori e merci, coerenti con gli scenari di sviluppo economico e di riequilibrio modale. Rispetto alle strategie generali del Programma, le operazioni consentono di:

- aumentare la capacità di trasporto e separare le componenti locali e di lunga percorrenza sugli assi fondamentali del sistema ferroviario;
- completare il potenziamento del corridoio longitudinale adriatico;
- potenziare ed ammodernare le direttrici di collegamento trasversali;

- creare per talune tratte dei corridoi per il trasporto merci con caratteristiche di sagoma e peso assiale tali da consentire il trasporto di container e semi - rimorchi lungo le direttrici principali.

Le operazioni sono, quindi, volte a:

- omogeneizzare la rete esistente attraverso un più soddisfacente *standard* dell'infrastruttura e una gestione più redditizia, capace di offrire un servizio più efficiente;
- elevare i livelli di sicurezza del sistema per consentire una razionalizzazione dei flussi di traffico, passeggeri e merci, e della gestione del servizio;
- diversificare la tipologia dei servizi offerti, in modo da renderli più aderenti alle esigenze dell'utenza, potendo consentire una maggiore frequenza dei transiti e raggiungere una maggiore efficienza complessiva del sistema del trasporto ferroviario;
- permettere l'utilizzo di materiale rotabile più moderno e potente articolando per classi di servizio (eurostar, intercity, locali, merci) i convogli ferroviari;
- distribuire i convogli stessi nelle fasce di orario a maggior concentrazione di domanda grazie all'aumento di capacità della linea.

Le operazioni previste nella Misura rientrano nelle categorie di potenziamento, adeguamento e ammodernamento di linee esistenti, con particolare attenzione a quelle ricomprese nelle reti TEN, nello SNIT e nello Strumento Operativo, anche attraverso nuove realizzazioni.

Tali operazioni consistono sia in miglioramenti tecnologici che in modifiche infrastrutturali tese al potenziamento della rete esistente in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno; sono inoltre stati considerati interventi (operazioni) di maggiore impatto economico sulle linee esistenti, quali raddoppi e quadruplicamenti. In sintesi, le tipologie di operazioni previste sono:

- interventi in linea finalizzati alla rimozione di colli di bottiglia (realizzazione di by-pass, ecc);
- interventi tecnologici sulle linee attuali per l'aumento della capacità tramite la modifica dei sistemi di controllo della circolazione (segnalamento e sicurezza), interventi sull'elettrificazione e sull'armamento;
- interventi di creazione/omogeneizzazione di corridoi per il trasporto merci per ottenere caratteristiche omogenee relativamente alla sagoma, al peso per asse, alla lunghezza del treno;
- varianti di tracciato. Si tratta di interventi (operazioni) finalizzati alla velocizzazione per favorire una funzionale circolazione dei treni, in modo da consentire un aumento dei margini di sicurezza, una fluidificazione della circolazione stessa ed un aumento del peso trainabile.

- interventi di raddoppio o quadruplicamento linee, in sede o in variante, per aumentare la capacità e le prestazioni.

Nel dettaglio, le operazioni previste potranno riguardare le seguenti **direttrici ferroviarie**:

- **Direttrice Tirrenica**: interventi sulla relazione Napoli - Battipaglia - Reggio Calabria - Messina - Palermo in prosecuzione della dorsale AV/AC Torino-Milano-Roma-Napoli e sulla diramazione Messina - Catania - Siracusa;
- **Direttrice Adriatica**: interventi sulla linea ferroviaria Bologna-Bari -Lecce per completarne il raddoppio con priorità della tratta Termoli - Bari;
- **Dorsale Sarda**: interventi di innovazione tecnologica e di mantenimento in efficienza della rete ferroviaria della Sardegna ricompresa nelle reti TEN; completamento e potenziamento dell'asse insulare Cagliari - Sassari - Porto Torres - Olbia;
- **Direttrici trasversali**: Napoli - Bari; Reggio C. - Gioia Tauro - Paola - Sibari - Taranto; Bari - Taranto; Battipaglia - Potenza - Metaponto;

Sono previsti, infine, interventi di "miglioramenti diffusi" per l'ammodernamento ed il miglioramento della rete nonché per l'implementazione di tecnologie di circolazione e telecomunicazione.

In particolare, i miglioramenti diffusi sono inquadrabili in opere di manutenzione straordinaria e a difesa dell'infrastruttura. Si tratta di interventi alle infrastrutture ferroviarie per le quali si rendono necessari rinnovi, ed di opere di miglioramento infrastrutturale, cioè di interventi che oltre a produrre un rinnovamento apportano miglioramenti alle infrastrutture ferroviarie. Tali interventi riguardano principalmente: lavori di rinnovo del binario e, in alcuni casi, risanamento /rinnovo della massicciata e revisione/rinnovo dei deviatori; rinnovo della linea di contatto del circuito di protezione della trazione elettrica, della linea primaria e sottostazioni elettriche di conversione; consolidamento e potenziamento della sede ferroviaria, recinzione, soppressione di passaggi a livello, costruzione di barriere antirumore, potenziamento impianti di telecomunicazioni e impianti di segnalamento e blocco.

## SEZIONE II - OBIETTIVI DELLA MISURA

### II.1 Obiettivi specifici di riferimento

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), prestando attenzione agli effetti sulla finanza pubblica.*

## **II.2 Soggetti destinatari dell'intervento**

Imprese del sistema produttivo meridionale, società del trasporto ferroviario, utenti del servizio di trasporto ferroviario in generale.

## **II.3 Copertura geografica**

Regioni dell'Obiettivo 1.

# **SEZIONE III - PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA**

## **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

La normativa di riferimento per l'attuazione della Misura I.1 è quella nazionale in materia di realizzazione di opere pubbliche applicabile al settore del trasporto ferroviario.

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative: a) del Contratto di Programma 2001-2005, stipulato il 2 maggio 2001 tra le Ferrovie dello Stato SpA ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed approvato con Delibera CIPE 44/2001; b) del Contratto di Programma 1994-2000, approvato con Delibera CIPE del 13 marzo 1996; c) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; d) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; e) delle Intese Istituzionali di Programma e degli Accordi di Programma Quadro stipulati o da stipulare con le Regioni interessate dell'Obiettivo 1.

### III.2 Beneficiario finale

Per il Tramite di Ferrovie dello Stato S.p.A. <sup>11</sup>

R.F.I. S.p.A.

T.A.V. S.p.A.

### III.3 Amministrazioni responsabili

- Ufficio titolare di Misura: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Movimento – Progetti Internazionali e Nuovi Transiti

Per svolgere le funzioni di Monitoraggio si avvarrà direttamente della struttura di seguito indicata:

- Ufficio titolare del monitoraggio: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. – Direzione Amministrazione, Finanza, Controllo e Patrimonio–Finanza e investimenti;
- Ufficio titolare della gestione dei flussi finanziari: Ferrovie dello Stato SpA Direzione Generale di Gruppo Finanza, Controllo e Partecipazioni– Direzione Finanza – Finanza Agevolata per le attività riguardanti la gestione finanziaria.

---

<sup>11</sup> I soggetti che all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato sono direttamente coinvolti nella gestione delle Misure I.1 e II.1 del PON Trasporti sono:

- Ferrovie dello Stato SpA
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA);
- TAV SpA (Treni ad Alta Velocità).

In particolare, Ferrovie dello Stato SpA è la società capogruppo - direttamente partecipata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - che controlla Rete Ferroviaria Italiana SpA, società "Gestore" dell'infrastruttura ferroviaria. Come indicato dal nuovo Contratto di Programma 2001-2005, che disciplina le modalità di finanziamento delle infrastrutture ferroviarie da parte dello Stato, il Ministero dell'Economia e delle Finanze eroga i contributi mediante aumenti di capitale al "soggetto societario direttamente partecipato" (Ferrovie dello Stato SpA), che provvede, a sua volta, a trasferire i finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale, a favore del soggetto "Gestore" delle infrastrutture (RFI SpA). Analogo procedimento è adottato per i fondi di cofinanziamento del PON T (FESR e 183/87) che sono accreditati direttamente a Ferrovie dello Stato SpA e successivamente trasferiti dalla capogruppo ai soggetti beneficiari (RFI SpA e TAV SpA)

Ciò premesso, Ferrovie dello Stato SpA è la società del Gruppo FS in cui è stato individuato l'ufficio titolare della gestione dei flussi finanziari nell'ambito dell'attuazione delle Misure di competenza delle Ferrovie dello Stato appartenenti al PON Trasporti (Direzione Generale di Gruppo Finanza Controllo e Partecipazioni – Direzione Finanza – Finanza Agevolata).

Invece, Rete Ferroviaria Italiana SpA, in base all'articolo 2 dell'Atto di concessione (DM 31/10/2000) che disciplina i rapporti tra il "Gestore" dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato, è competente principalmente in materia di:

- *progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;*
- *promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e cooperazione con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione europea;*
- *svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura ferroviaria nazionale ai fini della sicurezza della circolazione;*
- *svolgimento delle attività di collaudo e controllo dei materiali necessari all'infrastruttura;*
- *collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna.*

RFI SpA è la società del Gruppo FS in cui sono stati individuati l'ufficio titolare di Misura (Direzione Movimento – Progetti Internazionali e Nuovi Transiti) e l'ufficio titolare del monitoraggio (Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo e Patrimonio – Finanza e Investimenti). Infine, la titolarità dell'attuazione dei progetti relativi all'alta velocità è attribuita a TAV SpA, società interamente partecipata da RFI SpA

### **III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura**

La Misura prevede la realizzazione di iniziative a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già definite nei contenuti e nel beneficiario finale .

L'iter procedurale di attivazione della Misura I.1 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate da R.F.I. S.p.A. in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

- ✓ Le operazioni selezionate sono attuate da R.F.I. S.p.A. e TAV S.p.A. mediante le rispettive strutture organizzative secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di realizzazione di opere pubbliche, applicabile al settore del trasporto ferroviario. La Misura prevede progetti eterogenei dal punto di vista del loro processo di attuazione (progettazione, appalto ed esecuzione).

La conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### **III.5 Criteri di selezione delle operazioni**

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);
- **Criteri di priorità generali** (Tabella 10) e **specifici**.

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto. Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

1) MOBILITA'

- Impulso all'introduzione di tecnologie avanzate specie nei principali nodi ferroviari per rendere più fluidi i traffici all'interno delle rispettive aree evitando sovrapposizioni con i flussi di traffico di lunga percorrenza

2) INTERMODALITA'

- Miglioramento delle caratteristiche principali che qualificano la rete infrastrutturale in relazione ai servizi merci in una logica di trasporto intermodale.

### 3) ACCESSIBILITA'

- Contributo alla velocizzazione delle linee su cui si interviene con riferimento all'espletamento dei servizi viaggiatori
- Accrescimento del grado di accessibilità mediante il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto ferroviario offerti dalle linee prevalentemente interessate da flussi di traffico a lunga percorrenza.

### 4) RIEQUILIBRIO MODALE

- Potenziamento e miglioramento della "capacità di trasporto complessiva" della tratta su cui si interviene - misurata in termini di ulteriori tracce disponibili - tenendo conto del rispetto di adeguati livelli di sicurezza
- Contributo alla riduzione del grado di saturazione sulle tratte e sui nodi ferroviari interessati.

### 5) QUALITA' ED EFFICIENZA (INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

- Miglioramento degli standard delle tratte e dei nodi ferroviari interessati dalle operazioni.
- Interventi tecnologici, per aumentare la capacità delle linee e dei nodi tramite la modifica dei sistemi di controllo della circolazione (segnalamento e sicurezza), interventi sull'elettrificazione e sull'armamento

### 6) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Capacità delle operazioni di ridurre i costi esterni delle attività di trasporto e di contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale di lungo periodo
- Contributo al restauro ambientale di luoghi (cave e discariche) precedentemente compromessi da altre realizzazioni e alla riqualificazione delle aree intercluse
- Contributo alla evoluzione dei traffici merci e passeggeri su rotaia con particolare riguardo alla valutazione della quota di traffico deviato dalla gomma
- Localizzazione delle operazioni atte a minimizzazione delle interferenze indotte sulle aree che figurano nella rete "Natura 2000" (S.I.C. e Z.P.S.) e nelle aree protette comprese nel 3° aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali

- Adozione di sistemi di monitoraggio degli impatti ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore)
- Contributo alla minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio, purché non sia incrementato il rischio idrogeologico del territorio anche in riferimento alla pianificazione di bacino e di area vasta esistente (L.183/89, DL 18/98 e successive modifiche)
- Grado di adozione di provvedimenti di stabilizzazione e copertura vegetale delle scarpate, di regimazione delle acque, per prevenire fenomeni erosivi, utilizzando, ove possibile, le tecniche di ingegneria naturalistica
- Minimizzazione della sottrazione di territorio, valutata in funzione delle condizioni di uso e della qualità ambientale
- Grado di contenimento dei movimenti di terra e delle discariche di inerti
- Grado di adozione di misure per assicurare corridoi di connessione per la fauna (sottopassi) di attraversamento delle infrastrutture
- Contenimento delle modifiche del regime dei corpi idrici superficiali e delle falde
- Grado di contenimento e riduzione delle emissioni acustiche in fase di cantiere e di esercizio
- Grado di adozione di misure per assicurare una corretta gestione dei rifiuti prodotti

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e successivi, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili per le operazioni della Misura, la cui attuazione è disciplinata a livello nazionale dalla Legge n. 109/94 e successive modificazioni (Legge quadro in materia di lavori pubblici) e dal Regolamento di Attuazione della stessa (Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21.12.99), risultano principalmente le seguenti:

- √ spese per le attività di progettazione; costi per la elaborazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi;

- √ spese per l'affidamento di appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi della commissione giudicatrice, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per indagini geologiche e geotecniche;
- √ spese per le indennità di espropri ed oneri afferenti, se di pertinenza<sup>12</sup>;
- √ spese per esecuzione dei lavori, degli impianti e delle forniture;
- √ spese per l'acquisizione e installazione dei macchinari, impianti e attrezzature funzionali;
- √ spese per opere civili e per l'acquisto di immobili<sup>13</sup>, ove necessario e nel rispetto dei limiti vigenti<sup>14</sup>;
- √ indennità e contributo dovuti ad enti pubblici e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni finalizzate all'esecuzione delle opere);
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nella norma n. 7 dell'allegato al regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e successivi.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e successivi.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre Misure**

La Misura I.1 risulta direttamente connessa con la Misura II.1, "Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali". Entrambe le Misure, a titolarità di R.F.I. SpA, contribuiscono, infatti, al conseguimento degli obiettivi specifici 50, 52, 53 e 54. L'attuazione parallela delle due Misure, una (Misura I.1) diretta al potenziamento della rete ferroviaria costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno, longitudinali (dorsali adriatica e tirrenica) e trasversali, l'altra (Misura II.1) finalizzata a potenziare ed ammodernare, da un punto di vista funzionale e strutturale, i collegamenti ferroviari tra le aree locali e le direttrici principali e le infrastrutture ferroviarie nodali di interesse nazionale, mira, infatti, ad un sostanziale potenziamento della rete ferroviaria dello SNIT affinché possa accogliere aumenti di traffico, viaggiatori e merci, coerenti con gli scenari più ottimistici di sviluppo economico e di riequilibrio modale.

---

<sup>12</sup> In coerenza con la normativa comunitaria (Reg. CE 448/2004) e nazionale (Legge Quadro in materia di lavori pubblici) il limite per l'ammissibilità delle spese relative agli espropri è fissato al 10%.

<sup>13</sup> Le spese relative all'acquisto di immobili sono sottoposte allo stesso limite delle spese per gli espropri (si veda nota precedente).

<sup>14</sup> L'acquisto di beni immobili (edifici già costruiti e terreni su cui si trovano) rappresenta una spesa ammissibile alle condizioni seguenti: il prezzo non superi il valore di mercato; l'immobile sia conforme alla normativa urbanistica vigente al momento della realizzazione, ovvero che sia stato realizzato con titolo legittimo; l'immobile non abbia beneficiato, nel corso dei dieci anni precedenti, di un finanziamento nazionale o comunitario.

La Misura I.1 si integra, inoltre, con altre Misure in cui si articola il Programma in un quadro complessivo di operazioni, appartenenti a differenti modalità di trasporto, finalizzati al conseguimento degli obiettivi strategici previsti per il settore trasporti dall'Asse VI del QCS.

Le operazioni della Misura I.1 interagiscono, infine, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmate nell'ambito dei POR.

#### SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA

##### IV.1 Tasso di partecipazione

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 43,584%, di importo pari ad Euro 654.653.123 . La partecipazione nazionale, pari circa al 56,416% della spesa totale ammissibile, è a carico del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87 per un valore di Euro 57.699.000 e del Contratto di Programma (stipulato tra FS e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e di ISPA<sup>15</sup> per l'importo complessivo di Euro 789.690.582.

Tabella 12 Piano Finanziario di Misura - valori in Euro

	Totale	FESR	Nazionale	Di cui CdP + ISPA (per TAV)	Di Cui FdR
Misura I.1	1.502.042.705	654.653.123	847.389.582	789.690.582	57.699.000

##### IV.2 Previsione di spesa annuale

La Tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Milioni di Euro.

<sup>15</sup> . Come noto, infatti, in seguito all'emanazione dell'art. 75 della L. 289/2002 e del nuovo schema di finanziamento del Sistema AV/AC, a decorrere dall'1/1/2003, Infrastrutture SpA (ISPA) ha il compito di finanziare gli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC.

**Tabella 13 Previsioni di spesa annuale- Misura I.1**

Spesa /Anni	2000	2001	2002	2003
Spesa per anno	17,21	35,74	40,67	23,62
Spesa cumulata	17,21	52,95	93,62	117,24

2004	2005	2006	2007	2008
91,08	485,64	316,22	245,91	245,95
208,32	693,96	1.010,18	1.256,10	1.502,04

### IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi progetti

La Misura<sup>16</sup> include progetti classificabili come Grandi Progetti. Nel corso del periodo di programmazione sono stati individuati come tali i seguenti:

- Progetto AV/AC: asse Torino-Milano-Napoli - tratta campana;
- Raddoppio tratte Palermo-Messina;
- Raddoppio Bari-Lecce;
- Potenziamento Caserta-Foggia: raddoppio Cervaro-Orsara;
- Completamento raddoppio Bari-Taranto;
- Raddoppio Decimomannu-S. Gavino.

Le decisioni della CE in merito al cofinanziamento dei Grandi Progetti sono riportate in Allegato 3.

**SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI**

### V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario

La coerenza delle azioni previste dalla Misura rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dalla loro finalizzazione a potenziare ed ammodernare, da un punto di vista funzionale e strutturale, la rete ferroviaria meridionale ed insulare lungo le principali direttrici di collegamento longitudinali (dorsale adriatica e tirrenica) e trasversali, garantendo una sua velocizzazione nonché una maggiore integrazione con la restante rete ferroviaria italiana. Le azioni

<sup>16</sup> Si fa riferimento alle liste di progetti attualmente selezionate.

contemplate dalla Misura in oggetto contribuiscono, quindi, al conseguimento degli obiettivi specifici (50, 52, 53 e 54) in cui si declina, a sua volta, l'obiettivo globale dell'Asse I del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento tra l'obiettivo globale dell'Asse I e gli obiettivi di: accessibilità, riequilibrio modale, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

## **V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

### *Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

### *Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti" definiti dall'Asse VI del QCS – Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

### *Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura interessano un numero circoscritto di operazioni prioritarie con prevalenza di quelli che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

### *Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle della Misura II.1, nonché del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

### *Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di concentrazione, integrazione e complementarietà, sono state selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)

Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGTL (*Piano Generale dei*

Trasporti) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001; in particolare, le operazioni selezionate devono appartenere alla rete ferroviaria costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno longitudinali (dorsali adriatica e tirrenica) e trasversali individuate dallo Strumento Operativo e richiamate dal Programma.

- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.  
Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).
- Attuazione di IIP e APQ.  
Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).
- Cantierabilità delle operazioni.  
Sono prioritarie operazioni già cantierate, o, comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.
- Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.  
Si intendono garantire l'efficacia e l'efficienza alle operazioni, e al tempo stesso l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.  
Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

#### *Priorità trasversali*

- Sostenibilità ambientale  
La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche ambientali, in particolare della normativa comunitaria in materia di sostenibilità dello sviluppo, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e tutela della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione agli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto)<sup>17</sup>. Le operazioni infrastrutturali sono progettate e realizzate nel rispetto delle disposizioni sulla VIA (direttive 85/337/CEE e 97/11/CE) e sulla "Valutazione d'incidenza" (art.5, DPR 8.9.1997, n.357), con l'obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale.  
Le operazioni sono selezionate in funzione dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/06/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA e nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno"

---

<sup>17</sup> La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999

➤ Occupazione

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 14 e la **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** riportano gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi *target*.

Gli *indicatori di risultato* sono stati definiti e quantificati secondo quanto riportato nella Tabella 15.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati per tutte le Misure, si rimanda all'apposito Documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

Tabella 14 - Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura I.1

Misura	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di misura	Target (a fine Programma)
Misura I.1	311	Rete ferroviaria	Rete lunga percorrenza	Lunghezza rete	Km	367
				Progettazione sede	Km	226
				Realizzazione sede tracciato ferroviario	Km	259
				Attrezzaggio ferroviario (progettazione e realizzazione)	Km	172
				Interventi Conclusi	N	51
			Tecnologie di rete	Lunghezza rete	Km	541
				Attrezzaggio ferroviario (progettazione e realizzazione)	Km	541

I target degli indicatori di realizzazione fisica sono stati aggiornati in relazione al nuovo parco progetti ed ai nuovi indicatori introdotti per le Misure ferroviarie nell'ambito della griglia nazionale degli indicatori fisici.

**Tabella 15 - Indicatori di risultato della Misura I.1**

<b>Misura</b>	<b>Cod UE</b>	<b>Tipologia progetto</b>	<b>INDICATORI DI RISULTATO</b>		
			<i>Indicatore</i>	<i>Unità di misura</i>	<i>Valore</i>
<b>Misura I.1</b>	<b>311</b>	<b>Rete ferroviaria</b>	<i>Indice di capacità</i>	<i>Δ%</i>	10%
			<i>Indice di dotazione tecnologica</i>	<i>Δ%</i>	37%
			<i>Indice dei tempi di percorrenza</i>	<i>Δ%</i>	5%

Allo scopo di illustrare l'impatto della Misura sulle principali variabili macro-economiche, si riportano, inoltre, (Tabella 16) i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno. L'utilizzo di tale modello consente di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione della Misura. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Le variabili macro-economiche considerate sono: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**Tabella 16 – Indicatori di impatto socioeconomico della Misura I.1**

Misura I.1	INDICATORI DI IMPATTO SOCIO-ECONOMICO						
	Indicatore	Unità di misura	Mezzogiorno (effetto interno)			Centro-Nord (Effetto "Spillover")	Totale Italia
			diretto	indiretto	Totale		
	Produzione Lorda attivata	Meuro	1.691,39	1.557,12	3.248,51	505,57	3.754,08
	Valore Aggiunto attivato	Meuro	1.309,01	945,88	2.254,89	251,64	2.506,53
	Reddito istituzionale attivato	Meuro	0	2.873,30	2.873,30	675,85	3.594,15
	Occupazione attivata	Unità di lavoro	78.048	31.764	109.811	6.807	116.618

### V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati (occupazione derivante dall'impiego di manodopera nella fase di realizzazione delle infrastrutture), sia da effetti mediati, conseguenti lo sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al rafforzamento dei servizi di comunicazione. Si rimanda alla tabella suesposta per la quantificazione dell'impatto occupazionale di breve periodo legato alla realizzazione delle opere. Le stime sull'occupazione in fase di cantiere si riferiscono, in primo luogo, all'occupazione diretta, ovvero relativa ai settori produttivi direttamente "attivati" dalle operazioni programmate; in secondo luogo, all'occupazione indiretta, che si determina, attraverso la rete dei legami intersettoriali, negli altri settori produttivi. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dalle operazioni previste nella Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento delle operazioni) saranno effettuate, una volta definiti gli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### V.3.3 Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale metter in una sezione apposita insieme agli indicatori??

Considerato il valore strategico delle operazioni previste e gli impatti ambientali potenziali legati sia alla fase di cantiere che di esercizio (si rimanda alla valutazione ex-ante ambientale del PON), l'Autorità ambientale nazionale è coinvolta nell'attuazione della Misura nel rispetto del ruolo e delle modalità di coinvolgimento operativo indicati al capitolo "V.2.2. Autorità Ambientali" del PON Trasporti e ulteriormente specificati nel Piano di Cooperazione Sistemica con l'Autorità di Gestione. Tale coinvolgimento, tra l'altro, riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nelle pronunce di compatibilità ambientale, di quanto espressamente previsto nelle direttive comunitarie n.92/43/CEE ("Habitat") e 79/409/CEE (Birds), nonché per le operazioni ricadenti nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali.

Con riferimento a tali direttive, i responsabili delle operazioni, al fine di prevenire possibili infrazioni, sono informati sulla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria proposti e delle Zone di Protezione Speciale istituite o oggetto della procedura di infrazione n. 1993/2165, nonché delle misure di salvaguardia previste da dette direttive.

In particolare, per quanto riguarda la Direttiva 92/43/CEE "habitat", è necessario sottolineare che le autorità italiane hanno notificato la lista dei Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inclusione nella rete NATURA 2000 e che il Ministero dell'Ambiente è chiamato a prestare il proprio consenso all'esecuzione di piani e progetti di opere pubbliche nelle aree inserite nella rete Natura 2000, previa valutazione positiva dell'incidenza degli stessi sulla zona in cui intervengono.

Ai fini della selezione delle operazioni, i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie per la verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5, atti a valutarne l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti sono corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

**MISURA I.2 - MIGLIORAMENTO DELLA RETE E DEL SERVIZIO STRADALI  
ATTRAVERSO IL POTENZIAMENTO, L'ADEGUAMENTO, L'AMMODERNAMENTO E LA  
REALIZZAZIONE DELLA VIABILITÀ**

<b>SEZIONE I - IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

**I.1 Numero e titolo della Misura**

**Misura I.2** - Miglioramento della rete e del servizio stradali attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della viabilità

**I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

**I.3 Asse prioritario di riferimento**

**Asse I:** Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno.

**I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

3121- Strade Nazionali

313- Autostrade

**I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Realizzazione di opere pubbliche

**I.6 Descrizione della Misura**

La Misura, il cui obiettivo è quello di sostenere il processo di internazionalizzazione del Mezzogiorno, favorendo gli scambi produttivi e la mobilità delle risorse, è finalizzata a sviluppare l'efficienza del sistema di viabilità del Mezzogiorno interessato da flussi di traffico di lunga percorrenza, in termini di miglioramento delle condizioni di viaggio, quali sicurezza, comfort e rapidità, attraverso l'adeguamento e il potenziamento della rete stradale SNIT individuata dal PGTL. In riferimento all'area di intervento della Misura, tale rete è costituita dagli assi che formano la struttura portante nell'insieme degli itinerari stradali di interesse interregionale, nazionale e internazionale ricompresi nello Strumento Operativo (direttrici principali di collegamento longitudinali e trasversali).

Dal punto di vista tecnico la Misura riguarda, in via prioritaria, operazioni inerenti la modifica delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture stradali, da eseguire sia in sede che in variante. In particolare, sono previste le seguenti linee di azione:

- potenziamento ed ammodernamento dei principali assi stradali ed autostradali attraverso l'ampliamento della piattaforma stradale (da realizzarsi con rettifiche di tracciato in presenza di vincoli orografici o ambientali) e la realizzazione di opere d'arte significative, complementari e minori;
- adeguamento ed omogeneizzazione degli itinerari viari alle normative nazionali e comunitarie, con particolare riferimento alle opere di arredo e sicurezza (ad esempio realizzazione delle banchine laterali e/o della terza corsia);
- realizzazione di nuovi collegamenti in variante ad infrastrutture esistenti per garantire una migliore accessibilità alle grandi direttrici di traffico;
- introduzione di tecnologie di rete e potenziamento/ammodernamento di quelle esistenti, con particolare riguardo agli interventi per la regolazione dei flussi di traffico e per la sicurezza stradale.

In dettaglio, le operazioni previste riguarderanno le seguenti **direttrici del sistema stradale ed autostradale**:

- **Direttrice Tirrenica:** interventi di ammodernamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria;; completamento e potenziamento degli assi stradali insulari Messina - Palermo, Messina - Siracusa - Gela;
- **Direttrice Adriatica-Jonica:** interventi di adeguamento sulla S.S. 106 "Ionica";, S.S. 16 "Adriatica"; S.S. n° 7 "Appia";
- **Direttrici trasversali:** potenziamento della relazione stradale Sicilia - Calabria - Puglia attraverso il collegamento Firmo - Sibari;
- **Rete Sarda:** completamento e potenziamento dell'asse insulare Cagliari - Sassari;
- **Sistemi di monitoraggio del traffico.**

## SEZIONE II - OBIETTIVI DELLA MISURA

### II.1 Obiettivi specifici di riferimento

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.).*

## **II.2 Soggetti destinatari dell'intervento**

Imprese del sistema produttivo meridionale, utenti del servizio di trasporto stradale in generale.

## **II.3 Copertura geografica**

Regioni dell'Obiettivo 1: Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sardegna e Sicilia.

<b>SEZIONE III – PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA</b>
--

## **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

La normativa nazionale di riferimento per l'attuazione della Misura I.2 è rappresentata da:

- ✓ Decreto Legislativo 143 del 26/06/94 istitutivo dell'Ente ANAS e successivi aggiornamenti, integrazioni e regolamenti per quanto concerne l'attività dell'ANAS e le sue fonti di finanziamento;
- ✓ Legge 109/94 (con successive modifiche ed integrazioni) e relativo regolamento di attuazione, DPR 554/1999 (con successive modifiche ed integrazioni).

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative: a) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; b) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; c) delle Intese Istituzionali di Programma e degli Accordi di Programma Quadro stipulati o da stipulare con le Regioni interessate dell'Obiettivo 1.

### III.2 Beneficiario finale

ANAS S.p.A.

### III.3 Amministrazioni responsabili

ANAS S.p.A.- Direzione Centrale Lavori – Ufficio Rapporti con l'UE e Programmi Speciali – Dirigente *pro tempore* o suo delegato

### III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura

La Misura prevede la realizzazione di iniziative a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già definite nei contenuti e nel beneficiario finale (ANAS).

L'iter procedurale di attivazione della Misura I.2 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate dall'Ente ANAS in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

- ✓ Le operazioni selezionate sono attuate dall'ANAS mediante la propria struttura organizzativa secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di realizzazione di opere pubbliche. La Misura prevede progetti eterogenei dal punto di vista del loro processo di attuazione.

La conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### III.5 Criteri di selezione delle operazioni

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);
- **Criteri di priorità generali** (Tabella 10) e **specifici** .

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto. Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

1) ACCESSIBILITÀ

- Adeguamento delle tratte stradali e autostradali agli standard geometrici previsti per le autostrade e per le strade extraurbane principali;
- Grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo;

2) INTERMODALITÀ

- Grado di contribuzione a configurare un sistema di trasporto integrato;
- Grado di interdipendenza con le altre operazioni del Programma;
- Miglioramento della funzionalità dell'asse viario su cui si interviene nell'ottica di configurare un sistema di trasporto integrato con le altre modalità trasportistiche più efficienti.

3) QUALITÀ ED EFFICIENZA

- Miglioramento della qualità dei servizi di trasporto stradale offerti dagli assi viari prevalentemente interessati da flussi di traffico a lunga percorrenza;
- Contributo al miglioramento del livello di sicurezza degli assi viari su cui si interviene (misurabile in termini di riduzione del tasso di incidentalità);
- Impulso all'introduzione di tecnologie avanzate a supporto del monitoraggio del traffico stradale;
- Contributo alla riduzione del grado di congestione degli assi viari, ivi compreso quello derivante da strozzature, su cui si interviene tenuto conto delle previsioni di evoluzione della domanda di trasporto su di essi;
- Contributo al miglioramento del trasporto sulla lunga percorrenza.

4) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Adozione di sistemi di monitoraggio degli impatti ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore);
- Contributo alla minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio e purché non sia incrementato il rischio idrogeologico del territorio anche in riferimento alla pianificazione di bacino e di area vasta esistente (L.183/89, DL180/98 e successive modifiche);
- Localizzazione delle operazioni atte a minimizzazione le interferenze indotte sulle aree che figurano nella rete "Natura 2000" - (S.I.C. e Z.P.S.) e nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali;
- Contenimento dei movimenti di terra e delle discariche di inerti;

- Adozione di provvedimenti di stabilizzazione e copertura vegetale delle scarpate, di regimazione delle acque per prevenire fenomeni erosivi utilizzando, ove possibile le tecniche di ingegneria naturalistica;
- Contenimento delle emissioni acustiche in fase di cantiere e in fase di esercizio anche tenuto conto del traffico trasferito e indotto;
- Adozione di provvedimenti atti ad assicurare una corretta gestione dei rifiuti prodotti;
- Adozione di provvedimenti atti ad assicurare corridoi di connessione per la fauna (sottopassi) di attraversamento delle infrastrutture;
- Adozione di provvedimenti di mitigazione dell'impatto ambientale paesaggistico;
- Contenimento del livello di inquinamento atmosferico per effetto di economie energetiche indotte da un minor consumo di carburanti e/o da una maggiore fluidità del traffico;
- Minimizzazione della sottrazione di territorio, valutata in funzione delle condizioni d'uso e della qualità ambientale;
- Contenimento delle modifiche del regime dei corpi idrici superficiali e delle falde;
- Contributo al restauro ambientale di luoghi (cave e discariche) precedentemente compromessi da altre realizzazioni e alla riqualificazione ambientale di aree intercluse.

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e successivi, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili per le operazioni previste nella Misura, la cui attuazione è disciplinata a livello nazionale dalla Legge n. 109/94 e successive modificazioni (Legge quadro in materie di lavori pubblici) e dal Regolamento di Attuazione della stessa (Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21.12.99), risultano principalmente le seguenti:

- √ spese per le attività di progettazione (quali, ad esempio, costi del responsabile unico del procedimento, riconosciuti, ai sensi della normativa comunitaria vigente, nel limite dell'1% e delle strutture di supporto tecnico-amministrativo; costi per la elaborazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi);

- √ spese per l'affidamento di appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi della commissione giudicatrice, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per indagini geologiche e geotecniche;
- √ spese per le indennità di espropri ed oneri afferenti, se di pertinenza<sup>18</sup>;
- √ spese per esecuzione dei lavori, degli impianti e delle forniture;
- √ spese per l'acquisizione e installazione dei macchinari, impianti e attrezzature funzionali;
- √ indennità e contributo dovuti ad enti pubblici e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni finalizzate all'esecuzione delle opere);
- √ spese per opere civili e per l'acquisto di immobili<sup>19</sup>, ove necessario e nel rispetto dei limiti vigenti<sup>20</sup>;
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nel regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e successivi.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e successivi.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure**

La Misura I.2 risulta direttamente connessa con la Misura II.2, "Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali". Entrambe le Misure, a titolarità dell'ANAS, contribuiscono al conseguimento degli obiettivi specifici 50, 52, 53. L'attuazione parallela delle due Misure, una (Misura I.2), finalizzata al potenziamento della rete costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno, longitudinali (dorsali adriatica e tirrenica) e trasversali, l'altra (Misura II.2), diretta al potenziamento delle connessioni tra le aree locali e le direttrici principali, risponde, infatti, all'esigenza di assicurare un adeguato livello di esercizio ad una rete esistente ma carente in termini di capacità di traffico, efficienza e sicurezza. Ciò consente, da un lato, di connettere il territorio con i maggiori snodi di traffico presenti nelle regioni meridionali, e dall'altro, di assicurare un corretto dimensionamento dei collegamenti tra porti ed aeroporti con i propri entroterra e bacini di utenza. In questo senso, la Misura in oggetto presenta delle connessioni anche

---

<sup>18</sup> In coerenza con la normativa comunitaria (Reg. CE 448/2004) e nazionale (Legge Quadro in materia di lavori pubblici) il limite per l'ammissibilità delle spese relative agli espropri è fissato al 10%.

<sup>19</sup> Le spese relative all'acquisto di immobili sono sottoposte allo stesso limite delle spese per gli espropri (si veda nota precedente)

<sup>20</sup> L'acquisto di beni immobili (edifici già costruiti e terreni su cui si trovano) rappresenta una spesa ammissibile alle condizioni seguenti: il prezzo non superi il valore di mercato; l'immobile sia conforme alla normativa urbanistica vigente al momento della realizzazione, ovvero che sia stato realizzato con titolo legittimo; l'immobile non abbia beneficiato, nel corso dei dieci anni precedenti, di un finanziamento nazionale o comunitario.

con le Misure dell'Asse III, "Sviluppo delle infrastrutture nodali". Inoltre, se si considera che nella maggior parte del territorio meridionale la modalità di trasporto stradale non può considerarsi alternativa a quella ferroviaria, ma in rapporto di sinergia con essa, si ricava una connessione della Misura in oggetto anche con le Misure dirette al potenziamento della rete ferroviaria (Misura I.1 e II.1).

Le operazioni della Misura I.2 interagiscono, infine, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmate nell'ambito dei POR.

#### SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA

##### IV.1 Tasso di partecipazione

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 46,668% di importo pari ad Euro 602.510.957 . La partecipazione pubblica nazionale, pari circa al 53,332% della spesa totale ammissibile, è a carico del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87 per Euro 688.545.357.

**Tabella 17 Piano Finanziario della Misura I.2 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale	Di Cui FdR
Misura I.2	1.291.056.314	602.510.957	688.545.357	688.545.357

##### IV.2 Previsione di spesa annuale

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 18 Previsione di spesa annuale - Misura I.2**

Spesa/Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	-	13.884.635	124.812.295	49.437.508	407.001.496	259.245.582	317.100.503	119.574.295	
Spesa cumulata	-	13.884.635	138.696.930	188.134.438	595.135.934	854.381.516	1.171.482.019	1.291.056.314	1.291.056.314

### **IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi progetti**

La Misura<sup>21</sup> include progetti classificabili come Grandi Progetti. Nel corso del periodo di programmazione sono stati individuati come tali i seguenti:

- A3 Salerno-Reggio Calabria;
- SS 131 "Carlo Felice" Cagliari-Sassari;
- SS 106 "Ionica" Taranto - Reggio Calabria;
- SS104 "Orientale Sicula" Catania - Augusta.

Le decisioni della CE in merito al cofinanziamento dei Grandi Progetti sono riportate in Allegato 3.

<b>SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI</b>
---

### **V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario**

La coerenza delle azioni previste dalla Misura rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dalla loro finalità a potenziare ed ammodernare, da un punto di vista funzionale e strutturale, la rete stradale costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno, longitudinali (dorsali adriatica e tirrenica) e trasversali. Le azioni contemplate dalla Misura in oggetto contribuiscono, quindi, al conseguimento degli obiettivi specifici (50, 52, 53) mediante i quali viene raggiunto l'obiettivo globale dell'Asse I del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento tra l'obiettivo globale dell'Asse I e gli obiettivi di: accessibilità, riequilibrio modale, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

### **V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

#### *Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

---

<sup>21</sup> Alla data di revisione del Complemento di Programmazione.

### *Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore “Trasporti” definiti dall’Asse VI del QCS – Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

### *Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, con prevalenza di quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

### *Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle della Misura II.2, nonché del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell’Asse VI del QCS rientranti nell’ambito dei POR valutandone l’effetto leva complessivo.

### *Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di concentrazione, integrazione e complementarietà, sono selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l’attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)  
Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGT (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001; in particolare, le operazioni selezionate devono appartenere alla rete stradale costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno individuate dallo Strumento Operativo e richiamate dal Programma.
- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.  
Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).
- Attuazione di IIP e APQ.  
Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).
- Cantierabilità delle operazioni.  
Sono prioritarie operazioni già cantierate, o, comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.

- Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.  
Si intendono garantire l'efficacia e l'efficienza delle operazioni, e al tempo stesso l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.  
Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

*Priorità trasversali*

- Sostenibilità ambientale  
La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche ambientali, in particolare della normativa comunitaria in materia di sostenibilità dello sviluppo, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e tutela della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione agli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto)<sup>22</sup>. Le operazioni infrastrutturali sono progettate e realizzate nel rispetto delle disposizioni sulla VIA (direttive 85/337/CEE e 97/11/CE) e sulla "Valutazione d'incidenza" (art.5, DPR 8.9.1997, n.357), con l'obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale.  
Le operazioni sono selezionate in funzione dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/2/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA e nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno" predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999.
- Occupazione  
Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 19 e la Tabella 20 riportano gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi target, della Misura.

Gli indicatori di risultato sono stati definiti e quantificati i target, come riportato nella Tabella 21.

---

<sup>22</sup> La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

**Tabella 19 - Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura I.2**

Cod. UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	Indicatore	Unità di misura	Target a fine programma
312	Strade nazionali	Rete viaria nazionale	Lunghezza rete	km	166
			Km equivalenti di sede stradale in lavorazione	km	1.014
			Km equivalenti di sede stradale completata	km	1.014
313	Autostrade	Rete	Lunghezza rete	km	140
			Km equivalenti di sede stradale in lavorazione	km	733
			Km equivalenti di sede stradale completata	km	733
	Sistemi di monitoraggio	Trasporti – Studi e ricerche di settore	Postazioni di rilevazione	n	145

**Tabella 20 - Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura I.2**

Cod. UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	Indicatore	Unità di misura	Target a fine programma
312	Strade nazionali	Rete viaria nazionale	Cantieri aperti e attivi	n	25
			Cantieri conclusi	n	25
313	Autostrade	Rete	Cantieri aperti e attivi	n	28
			Cantieri conclusi	n	28

La definizione del target degli indicatori di realizzazione fisica potrà essere aggiornata in relazione all'andamento del Programma.

**Tabella 21 – Indicatori di risultato della Misura I.2**

<b>Cod. UE</b>	<b>Tipologia progetto</b>	<b>Sottotipologie</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Valore</b>
<b>3121 313</b>	<b>Strade nazionali / Autostrade</b>	<b>Rete viaria nazionale</b>	<i>Variazione velocità di progetto</i>	Δ%	<i>50 strade 40 autostrade*</i>
			<i>Variazione TGM veicoli leggeri</i>	Δ%	<i>40 strade 50 autostrade</i>
			<i>Variazione TGM veicoli pesanti</i>	Δ%	<i>80 strade 50 autostrade</i>
			<i>Riduzione del numero di morti per incidenti stradali</i>	Δ (%)	50%
			<i>Riduzione incidentalità</i>	Δ (%)	60%
			<i>Variazione del livello di servizio dei tronchi stradali oggetto di intervento</i>	Livelli di servizio	B
			<i>Variazione dei km di tratte di attraversamento urbano rispetto ai km di estensione della rete stradale (nazionale, regionale)</i>	Δ (%)	-17%

Allo scopo di illustrare l'impatto della Misura sulle principali variabili macro-economiche, si riportano, inoltre, (Tabella 22) i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno. L'utilizzo di tale modello consente di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione della Misura. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Le variabili macro-economiche considerate sono: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

.

**Tabella 22 - Indicatori di impatto socio - economico della Misura I.2**

Indicatore	Unità di misura	Mezzogiorno (effetto interno)			Centro Nord (effetto spillover)	Totale Italia
		diretto	indiretto	totale		
<i>Produzione lorda attivata</i>	M€uro	1.496,18	1.377,41	2.873,59	447,22	3.320,81
<i>Valore aggiunto attivato</i>	M€uro	1.157,93	836,71	1.994,64	222,60	2.217,24
Reddito istituzionale attivato	M€uro		2541,68	2.541,68	597,85	3.139,53
Occupazione attivata	ULA	69.040	28.098	97.138	6.021	103.159

### V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati (occupazione derivante dall'impiego di manodopera nella fase di realizzazione delle infrastrutture), sia da effetti mediati, conseguenti lo sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al rafforzamento dei servizi di comunicazione. Si rimanda alla tabella suesposta per la quantificazione dell'impatto occupazionale di breve periodo legato alla realizzazione delle opere. Le stime sull'occupazione in fase di cantiere si riferiscono, in primo luogo, all'occupazione diretta, ovvero relativa ai settori produttivi direttamente "attivati" dalle operazioni programmate; in secondo luogo, all'occupazione indiretta, che si determina, attraverso la rete dei legami intersettoriali, negli altri settori produttivi. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dalle operazioni previste nella Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento delle operazioni) saranno effettuate, una volta definiti gli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### V.3.3 Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale

Considerato il valore strategico delle operazioni previste e gli impatti ambientali potenziali legati sia alla fase di cantiere che di esercizio (si rimanda alla valutazione ex-ante ambientale del PON), l'Autorità ambientale nazionale è coinvolta nell'attuazione della Misura nel rispetto del ruolo e delle modalità di coinvolgimento operativo indicati al capitolo "V.2.2. Autorità Ambientali" del PON Trasporti e ulteriormente specificati nel Piano di Cooperazione Sistemica con l'Autorità di Gestione. Tale coinvolgimento, tra l'altro, riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nelle pronunce di compatibilità ambientale, nonché di quanto espressamente previsto nelle direttive comunitarie n.92/43/CEE ("Habitat") e 79/409/CEE ("Birds") nonché per le operazioni ricadenti nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali.

Con riferimento a tali direttive, i responsabili delle operazioni, al fine di prevenire possibili infrazioni, sono informati sulla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria proposti e delle Zone di Protezione Speciale istituite o oggetto della procedura di infrazione n. 1993/2165, nonché delle misure di salvaguardia previste da dette direttive.

In particolare, per quanto riguarda la Direttiva 92/43/CEE "habitat", è necessario sottolineare che le autorità italiane hanno notificato la lista dei Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inclusione nella rete NATURA 2000 e che il Ministero dell'Ambiente è chiamato a prestare il proprio consenso all'esecuzione di piani e progetti di opere pubbliche nelle aree inserite nella rete Natura 2000, previa valutazione positiva dell'incidenza degli stessi sulla zona in cui intervengono.

Ai fini della selezione delle operazioni, i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5, atti a valutare l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti saranno corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

**MISURA I.3 - POTENZIAMENTO DELLE ATTREZZATURE FINALIZZATE AL MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA GENERALE DEL SERVIZIO DELLA NAVIGAZIONE**

<b>SEZIONE I - IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

**I.1 Numero e titolo della Misura**

Misura I.3 - Potenziamento delle attrezzature finalizzate al miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del servizio della navigazione

**I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

**I.3 Asse prioritario di riferimento**

**Asse I:** Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno

**I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

315- Porti

**I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Acquisizione di beni e servizi

**I.6 Descrizione della Misura**

La Misura è finalizzata a migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione anche in relazione agli aspetti ambientali e di efficienza gestionale, soprattutto mediante investimenti in innovazione tecnologica.

Le azioni previste dalla Misura si riferiscono, principalmente, allo sviluppo di operazioni relative all'adozione di sistemi di controllo del traffico marittimo.

In particolare, dal punto di vista tecnico, tali azioni riguardano le seguenti due aree di attività:

- 1) controllo del traffico navale, con particolare riguardo per la salvaguardia della vita umana in mare, la sicurezza della navigazione e la prevenzione degli inquinamenti;
- 2) incremento dell'efficienza gestionale del traffico marittimo e portuale di merci, passeggeri e vettori, attraverso la realizzazione di collegamenti telematici continui tra terminali fissi e vettori merci in movimento e l'uso di tecnologie innovative di rice-trasmissione satellitare (sistema

VTS- *Vessel Traffic Service*) finalizzate al miglioramento della logistica dei trasporti.

L'intervento ritenuto prioritario per l'attuazione della misura è la realizzazione del "Sistema Integrato per il Controllo del Traffico Marittimo (VTS) e per le emergenze in mare" nelle aree Obiettivo 1.

## SEZIONE II - OBIETTIVI DELLA MISURA

### II.1 Obiettivi specifici di riferimento

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.).*

### II.2 Soggetti destinatari dell'intervento

Imprese del sistema produttivo meridionale e utenti del servizio di trasporto marittimo in generale.

### II.3 Copertura geografica

Regioni dell'Obiettivo 1: Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Regione Siciliana e Sardegna.

## SEZIONE III - PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA

### III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento

La normativa nazionale di riferimento per l'attuazione della Misura I.3 è rappresentata da:

- ✓ Decreto Legge 535/96, convertito in Legge 647/96, articolo 12;
- ✓ Decreto Legge 457/97, convertito in Legge 30/98, articolo 9 bis;
- ✓ Legge 413/98, articolo 18;
- ✓ Legge Finanziaria n. 388/2000, articolo 144, comma 1 (tabella 1).

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative: a) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; b) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; c) delle Intese Istituzionali di Programma e degli

Accordi di Programma Quadro stipulati o da stipulare con le Regioni interessate dell'Obiettivo 1.

### **III.2 Beneficiario finale**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio per il personale ed i servizi generali - -Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici - DIV. 1.

### **III.3 Amministrazioni responsabili**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio per il personale ed i servizi generali – Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici – Divisione 1 Sviluppo e monitoraggio dei sistemi informativi e delle reti informatiche-.

### **III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura**

La Misura prevede la realizzazione di iniziative, a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già definite nei contenuti e nel beneficiario finale.

L'iter procedurale di attivazione della Misura I.3 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate dalla Direzione Generale per i sistemi informativi e statistici in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

Le operazioni selezionate sono attuate dalla Direzione Generale per i sistemi informativi e statistica secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti pubblici di beni e servizi.

La conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### **III.5 Criteri di selezione delle operazioni**

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);

- **Criteri di priorità generali (Tabella 10) e specifici.**

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto, .  
Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

1) ACCESSIBILITÀ

- Contributo alla realizzazione di sistemi portuali in grado di rafforzare il ruolo strategico del Mezzogiorno quale piattaforma logistica del Mediterraneo;
- Contributo al potenziamento dei sistemi portuali delle regioni insulari del mezzogiorno per assicurarne la continuità territoriale con il continente.

2) MOBILITÀ

- Impulso all'introduzione di tecnologie avanzate in materia di gestione e controllo del traffico marittimo per migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione marittima e per prevenire i possibili inquinamenti.

3) INTERMODALITÀ

- Grado di contribuzione a configurare un sistema di trasporti integrato.
- Azioni infrastrutturali e organizzative, nei porti e nel loro retroterra, per la creazione e ammodernamento di piattaforme logistiche e di itinerari intermodali dotati delle condizioni standard per lo sviluppo del trasporto combinato strada-ferro-mare.

4) RIEQUILIBRIO MODALE

- Contributo allo sviluppo del traffico di cabotaggio per realizzare una rete di nodi di interscambio connessi ai principali bacini di traffico.

5) QUALITÀ ED EFFICIENZA (INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

- Realizzazione di una rete efficiente di terminali di cabotaggio, per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le autostrade del mare come alternativa al trasporto stradale interno e infra-UE;
- Capacità di incrementare l'efficienza gestionale del traffico marittimo e portuale di merci, passeggeri e vettori migliorando la logistica dei trasporti;
- Estensione dell'offerta di servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità.

6) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Contributi alla riduzione dell'incidentalità, con effetti anche sull'impatto negativo di rifiuti.
- Localizzazione delle operazioni atte a minimizzare le interferenze indotte sulle aree che figurano nella rete "Natura 2000" - (S.I.C. e Z.P.S.)

e nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette.

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e successivi, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili, per i le operazioni previste nella Misura, risultano principalmente le seguenti:

- √ spese connesse all'attività di progettazione;
- √ spese per l'affidamento degli appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per investimenti immateriali (banche dati, messa in rete, acquisizione software, dotazione hardware centrale e periferico connesso alla rete) strettamente connessi alla realizzazione delle reti telematiche, banche dati e reti per la fruizione di servizi di controllo del traffico navale;
- √ spese per la gestione delle reti;
- √ spese per l'acquisizione ed applicazione di nuovi strumenti tecnologici per l'informazione, la realizzazione di banche dati e di reti per il controllo del traffico marittimo e portuale, e per il miglioramento della logistica dei trasporti;
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nella norma n. 7 dell'allegato al regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e successivi.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e successivi.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure**

La Misura I.3 risulta fortemente complementare rispetto alla Misura III.1, "Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali a servizio dei traffici commerciali, dei collegamenti di cabotaggio e a breve raggio". Infatti, essa è finalizzata

a migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione marittima anche in relazione agli aspetti ambientali e di efficienza gestionale, soprattutto mediante investimenti in innovazione tecnologica; la Misura III.1, invece, è finalizzata al potenziamento e all'ammodernamento della dotazione tecnica degli scali meridionali, garantendo la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta strutturale e l'adeguamento agli *standard* medi europei, ponendo particolare attenzione alla promozione del trasporto marittimo in alternativa a quello su strada, nonché al rafforzamento dei collegamenti tra i porti.

#### SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA

##### IV.1 Tasso di partecipazione

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 48%, per un importo pari ad Euro 65.505.120. La partecipazione pubblica nazionale, pari circa al 52% della spesa totale ammissibile, è a carico del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87 per un valore di Euro 70.963.000.

**Tabella 23 Piano Finanziario della Misura I.3 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale	Di Cui FdR
Misura I.3	136.469.000	65.505.120	70.963.880	70.963.000

##### IV.2 Previsione di spesa annuale

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 24 Previsioni di spesa annuale - Misura I.3**

Spesa/Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	3.976.999	3.368.852	18.298.379	24.041.627	16.490.588	31.292.556	29.250.000	6.500.000	3.250.000
Obiettivo di spesa	3.976.999	7.345.852	25.644.231	49.685.858	66.176.446	97.469.002	126.719.002	133.219.002	136.469.002

### **IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi Progetti**

La Misura<sup>23</sup> include un solo progetto classificabile come Grande Progetto: l'Implementazione del sistema VTS - area del Mezzogiorno.

Le decisioni della CE in merito al cofinanziamento dei Grandi Progetti sono riportate in Allegato 3.

<b>SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI</b>
---

### **V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario**

La coerenza della Misura in oggetto rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dal suo diretto collegamento con l'obiettivo specifico n° 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.)*.

Il perseguimento di tale obiettivo contribuisce, pertanto, al raggiungimento dell'obiettivo globale dell'Asse I del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento tra l'obiettivo globale dell'Asse I e gli obiettivi di: accessibilità, riequilibrio modale, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura in oggetto agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

### **V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

#### *Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

#### *Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore “Trasporti” definiti dall'Asse VI del QCS – Reti e nodi di servizi (accessibilità,

---

<sup>23</sup> Si fa riferimento alle liste di progetti attualmente selezionate.

riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

*Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

*Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle della Misura III.1, nonché del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

*Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarietà, sono state selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)  
Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGTL (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001.
- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.  
Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).
- Attuazione di IIP e APQ.  
Le operazioni selezionate contribuiscono, ove possibile, a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).
- Cantierabilità delle operazioni.  
Sono prioritarie operazioni cantierate, o, comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate dovrà essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.
- Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.  
Si intendono garantire l'efficacia e l'efficienza delle operazioni ,nonché l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.

Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

*Priorità trasversali*

➤ Sostenibilità ambientale

La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche e della normativa comunitaria, nazionale e regionale in materia di ambiente<sup>24</sup>.

Le operazioni sono selezionate sulla base dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/2/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell' Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA e nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno" predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999.

➤ Occupazione

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 25 e la Tabella 26 che seguono riportano gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi *target*, della Misura.

Gli *indicatori di risultato* sono stati definiti e quantificati i *target* come da Tabella 27 sotto riportata.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

---

<sup>24</sup> La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

**Tabella 25 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura I.3**

Misure	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di Misura	Target (a fine Programma)
Misura I.3	315	Porti commerciali e di pesca	Interventi tecnologici e sistemi informativi	Interventi avviati	N°	24

**Tabella 26 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura I.3**

Misure	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di Misura	Target (a fine Programma)
Misura I.3	315	Porti commerciali e di pesca	Interventi tecnologici e sistemi informativi	Interventi conclusi	N°	24

La definizione del target degli indicatori di realizzazione fisica potrà essere aggiornata in relazione all'andamento del Programma.

**Tabella 27- Indicatori di risultato della Misura I.3**

Misure	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI RISULTATO		
				Indicatore	Unità di Misura	Target (a fine Programma)
Misura I.3	315	Porti commerciali e di pesca	Interventi tecnologici e sistemi informativi	Variazione di costa controllata	%Δ (km)	100%
				Variazione % incidentalità marittima	Δ %	- 30%

### V.3.2 *Analisi degli effetti occupazionali*

L'attuazione della Misura offre un contributo al miglioramento delle opportunità di occupazione, sia attraverso canali diretti (occupazione attivata nella fase di realizzazione delle operazioni), sia attraverso canali indiretti, per effetto dello sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al miglioramento dei servizi di comunicazione nelle regioni oggetto delle operazioni. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dall'attuazione della Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento delle operazioni) saranno effettuate, una volta definito il quadro degli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### V.3.3 *Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale*

La Misura è attuata nel rispetto delle disposizioni comunitarie e nazionali in materia ambientale. Considerati gli impatti potenziali della Misura in fase di esercizio (vedi valutazione *ex-ante* ambientale del Programma), sono selezionati investimenti in innovazione tecnologica che contribuiscono ad aumentare la sicurezza dei trasporti marittimi anche in relazione agli aspetti ambientali, di efficienza gestionale e di riduzione del rischio d'inquinamento.

La selezione delle operazioni avviene sulla base dei criteri di selezione ambientale indicati al paragrafo III.5.

Ai fini della selezione delle operazioni, i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie e alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5, atti a valutarne l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti saranno corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

Gli *indicatori di impatto ambientale* identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

## **MISURA I.4 – SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE DI SUPPORTO ALLA NAVIGAZIONE AEREA E INNOVAZIONE TECNOLOGICA**

<b>SEZIONE I- IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
--

### **I.1 Numero e titolo della Misura**

Misura I.4 – Sviluppo delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea e innovazione tecnologica.

### **I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

### **I.3 Asse prioritario di riferimento**

**Asse I:** Sviluppo del sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno

### **I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

314- Aeroporti

### **I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Acquisizione di beni e servizi

### **I.6 Descrizione della Misura**

La Misura è finalizzata principalmente al potenziamento delle infrastrutture di volo, dei sistemi di comunicazione e di controllo, dei servizi di assistenza alla navigazione aerea aeroportuale attraverso l'innovazione tecnologica anche al fine di elevare i livelli di sicurezza e di migliorare le procedure di avvicinamento, di atterraggio e di decollo (servizi di terminale), contribuendo, in tal modo, anche alla prevenzione e riduzione di possibili inquinamenti.

Le operazioni previste sono relative alle telecomunicazioni, alle comunicazioni terra-bordo-terra (TBT), alle radioassistenze, ai radiofari, ai radar aeroportuali e ricomprendono tra le altre:

- a) Sistemi di comunicazione (TLC), aiuti visivi e luminosi (AVL), Instruments Landing System (ILS - Sistema di atterraggio strumentale), VHF Omnidirectional radio Range (VOR - Radiosentiero omnidirezionale in VHF), VHF Omnidirectional radio Range - Distance Measuring Equipment (VOR DME - Radiosentiero omnidirezionale in VHF con cubico un Apparato

misuratore di distanza), sistemi metereologici ed in particolare di rilevamento del «Wind Shear» e radar di avvicinamento (APP).

Le tipologie di operazioni di cui sopra comprendono, esclusivamente, interventi puntuali sui singoli aeroporti finalizzati a potenziare la capacità di controllo e di assistenza del traffico aeroportuale migliorando sensibilmente gli attuali livelli di sicurezza anche attraverso l'applicazione di più moderni sistemi tecnologici.

Per il sistema aeroportuale meridionale, in linea con quanto previsto nello *Strumento Operativo* e nel *PON*, la Misura potrà cofinanziare interventi relativi agli *Aeroporti di*: Napoli, Catania, Palermo, Cagliari e Bari.

Potranno, inoltre, beneficiare dei finanziamenti della Misura i seguenti sottosistemi aeroportuali di valenza regionale:

- Regione Calabria. *Aeroporti di*: Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotona;
- Regione Sardegna. *Aeroporti di*: Olbia, Alghero e Tortolì;
- Regione Puglia. *Aeroporti di*: Brindisi e Foggia;
- Regione Sicilia. *Aeroporti di*: Pantelleria, Lampedusa e Trapani.

Nella versione precedente alla revisione di metà periodo del *PON Trasporti* era prevista la possibilità di investire anche sugli aeroporti di Grumento e Taranto<sup>25</sup>, dopo la revisione di metà periodo (2 luglio 2004) in coerenza con gli obiettivi di concentrazione degli investimenti non potranno essere identificati ulteriori opere su Taranto e Grumento.<sup>26</sup>

## SEZIONE II - OBIETTIVI DELLA MISURA

### II.1 Obiettivi specifici di riferimento

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.).*

### II.2 Soggetti destinatari dell'intervento

Utenti del servizio di trasporto aereo, imprese del sistema produttivo meridionale.

<sup>25</sup> Nel testo del *PON Trasporti* e del *CdP* prima della *MTR* era riportata la seguente frase "Potranno, infine, essere oggetto di intervento gli aeroporti di Grumento e di Taranto già citati nel *PGTL* in quanto beneficiari di finanziamenti statali negli ultimi anni".

<sup>26</sup> Sintesi delle decisioni assunte dal *CdS* del *PON T* del 09.12.2004 (verbale del 18.01.05 protocollo n.161).

### **II.3 Copertura geografica**

Regioni dell'Obiettivo 1: Calabria, Campania, Puglia, Sicilia, Basilicata e Sardegna.

<b>SEZIONE III – PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA</b>
--

### **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

La normativa nazionale di riferimento per l'attuazione della Misura I.4 è rappresentata da:

- ✓ Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 209T del 21/09/1993, successivamente modificato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 19T del 06/03/2002;
- ✓ Legge 358/92;
- ✓ Legge 157/95;
- ✓ Legge 158/95.

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative: a) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; b) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; c) delle Intese Istituzionali di Programma e degli Accordi di Programma Quadro stipulati o da stipulare con le Regioni interessate dell'Obiettivo 1.

### **III.2 Beneficiario finale**

ENAV SpA

### **III.3 Amministrazioni responsabili**

ENAV SpA (Ente Nazionale Assistenza al Volo) – Area Tecnica - Ufficio Staff.

### **III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura**

La Misura prevede la realizzazione di iniziative già definite nei contenuti e nel beneficiario finale (ENAV).

Si evidenzia che alcune operazioni possono configurarsi come materia d'interesse nazionale e, pertanto, essere sottoposte a secretazione. In tali casi l'ENAV, come Ente appaltante, nell'affidamento degli incarichi agirà in regime di deroga alla normativa ordinaria (ai sensi del D.Lgs. 65/2000 articolo 5, per il quale la normativa sugli appalti

pubblici di servizi può non applicarsi ai servizi dichiarati segreti o che richiedano misure speciali di sicurezza o, comunque, in caso di tutela degli interessi essenziali della sicurezza dello Stato e ai sensi dell'articolo 4 del D.Lgs. n. 358/92, che dispone analogamente per le forniture di beni).

L'iter procedurale di attivazione della Misura I.4 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate da ENAV in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

- ✓ Le operazioni selezionate sono attuate dall'ENAV mediante la propria struttura organizzativa. La Misura prevede progetti eterogenei dal punto di vista del loro processo di attuazione.

La conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### **III.5 Criteri di selezione delle operazioni**

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);
- **Criteri di priorità generali** (Tabella 10) e **specifici** .

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto, . Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

1) ACCESSIBILITÀ:

- Adeguamento della capacità operativa degli scali in relazione ai livelli di traffico presenti ed attesi;
- Valorizzazione della vocazione degli scali (passeggeri di linea, eventualmente distinti fra breve/medio e lungo raggio, charter, merci) per promuovere sistemi aeroportuali regionali o attinenti lo stesso bacino di traffico;
- Capacità di migliorare il grado di accessibilità del territorio di riferimento;
- Contributo al potenziamento dei sistemi aeroportuali delle regioni insulari del mezzogiorno per assicurarne la continuità territoriale con il continente;

2) MOBILITÀ

- Capacità di migliorare la qualità complessiva dei servizi offerti dalle strutture aeroportuali;

3) INTERMODALITÀ:

- Capacità di migliorare la "funzionalità complessiva" dell'aeroporto su cui si interviene nell'ottica di configurare un sistema di trasporto integrato più efficiente;

4) QUALITÀ ED EFFICIENZA (INNOVAZIONE TECNOLOGICA)

- Contenuto tecnologico delle azioni di supporto alla navigazione aerea aeroportuale finalizzato anche ad elevare i livelli di sicurezza e ad un sempre più efficace controllo dell'applicazione delle procedure di avvicinamento, atterraggio e di decollo (servizi di terminale) contribuendo, in tal modo, anche alla prevenzione e riduzione di possibili inquinamenti ;
- Interventi mirati ad aumentare i livelli di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali (land-side ed air-side) ;
- Capacità di attivare investimenti privati.

Le operazioni realizzate da ENAV SpA, come specificato dal Ministero dell'Ambiente con nota n.5884/VIA/A.O.13.G in data 23 maggio 2001, non rientrano, per la loro natura, nelle categorie di opere che richiedono l'applicazione delle disposizioni relative al VIA. Non sono stati, pertanto previsti, criteri di priorità specifici di Misura relativi alla valutazione della rispondenza dei progetti selezionati ai criteri di sostenibilità ambientale.

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e seguenti, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili, per le operazioni previste nella Misura, risultano principalmente le seguenti:

- √ spese connesse alle attività di progettazione;
- √ spese per l'affidamento degli appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi della commissione giudicatrice, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);

- √ spese per l'acquisizione ed installazione di sistemi, opere civili, impianti ed attrezzature funzionali;
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per investimenti immateriali (banche dati, messa in rete, acquisizione software, dotazione hardware centrale e periferico connesso alla rete) strettamente connessi alla realizzazione o adeguamento delle reti telematiche, banche dati e reti per la fruizione di servizi di controllo del traffico aereo;
- √ spese per l'acquisizione ed applicazione di nuovi strumenti tecnologici per l'informazione, la realizzazione di banche dati e di reti per il controllo del traffico aereo e per il miglioramento della logistica dei trasporti;
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nel regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e seguenti.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e seguenti.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure**

La Misura I.4 risulta connessa alla Misura III.2, "Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali air side e land side". Infatti, la Misura I.4 è finalizzata principalmente al potenziamento delle infrastrutture di volo, dei sistemi di comunicazione e di controllo, dei servizi di assistenza della navigazione aerea aeroportuale attraverso l'innovazione tecnologica anche al fine di elevare i livelli di sicurezza e di migliorare le procedure di avvicinamento, atterraggio e decollo (servizi di terminale) contribuendo, in tal modo, anche alla prevenzione e riduzione di possibili inquinamenti; la Misura III.2, invece, è finalizzata a: a) adeguare la dotazione infrastrutturale degli aeroporti del Mezzogiorno ai livelli di traffico presenti ed attesi risolvendo i problemi di congestione tipici di alcuni scali; b) aumentare la qualità dei servizi offerti, garantendo adeguati livelli di sicurezza e promuovendo soluzioni che favoriscano la sostenibilità ambientale; c) promuovere sistemi aeroportuali regionali.

Le operazioni della Misura I.4 interagiscono, infine, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmate nell'ambito dei POR.

**SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA**

**IV.1 Tasso di partecipazione**

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 40% per un importo di Euro 76.680.800. La partecipazione pubblica nazionale, pari al circa al 60% della spesa totale ammissibile, è coperta tramite autofinanziamento e finanziamenti a carico del bilancio dello Stato (Fondo di Rotazione Legge 183/87), per un valore di Euro 115.021.200.

**Tabella 28 Piano Finanziario della Misura I.4 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale	Di Cui FdR
Misura I.4	191.702.000	76.680.800	115.021.200	115.021.200

**IV.2 Previsione di spesa annuale**

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 29 Profilo di spesa - Misura I.4**

Spesa /Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	9.360.017	27.508.251	40.217.831	20.818.671	15.518.226	18.153.653	15.257.554	21.536.543	23.331.254
Spesa cumulata	9.360.017	36.868.268	77.086.099	97.904.770	113.422.996	131.576.649	146.834.203	168.370.746	191.702.000

**IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi Progetti**

La Misura non include progetti classificabili come Grandi Progetti

**SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI**

**V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario**

La coerenza della Misura in oggetto rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dal suo diretto collegamento con l'obiettivo specifico n° 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.).*

Il perseguimento di tale obiettivo contribuisce, pertanto, al raggiungimento dell'obiettivo globale dell'Asse I del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento tra l'obiettivo globale dell'Asse I e gli obiettivi di: accessibilità, riequilibrio modale, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura in oggetto agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

## **V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

### *Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

### *Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti" definiti dall'Asse VI del QCS – Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

### *Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

### *Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle della Misura III.2, nonché del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

### *Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarietà, saranno selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)  
Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGTL (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001;
- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.  
Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).
- Attuazione di IIP e APQ.  
Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).
- Cantierabilità delle operazioni.  
Sono prioritarie operazioni cantierate o, comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.
- Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.  
Si intendono garantire l'efficacia e l'efficienza delle operazioni e l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.  
Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

Gli interventi previsti nella Misura sono riferiti agli aeroporti ricompresi nelle reti TEN, nello SNIT e individuati nello strumento operativo per il Mezzogiorno.

Tali operazioni saranno, inoltre, coerenti con le priorità identificate dal GLT nell'ambito del QCS, in particolare, relative, all'approfondimento del ruolo degli aeroporti regionali in quanto sistema, anche al fine di ottimizzare i finanziamenti pubblici in materia.

Per quanto riguarda gli aeroporti di livello regionale, dovrà essere verificata entro il periodo di programmazione (31.12.2006) la coerenza degli interventi con gli indirizzi specifici in materia, definiti anche con l'ausilio del Gruppo Lavoro "Trasporti" del QCS Obiettivo 1, al fine di garantire lo sviluppo equilibrato dei singoli sistemi aeroportuali regionali in funzione della reale domanda di trasporto.

#### *Priorità trasversali*

- Sostenibilità ambientale  
Le operazioni realizzate da ENAV SpA, come specificato dal Ministero dell'Ambiente con nota n.588/VIA/A.O.13.G in data 23 maggio 2001, non rientrano, come già accennato, per la loro natura, nelle categorie di opere che richiedono l'applicazione delle disposizioni relative alla VIA.
- Occupazione

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 30 e la Tabella 31 che seguono riportano gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi *target* della Misura.

Gli *indicatori di risultato* sono stati definiti e quantificati secondo quanto riportato nella Tabella 32 .

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**Tabella 30 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura I.4**

Misure	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di Misura	Target* (a fine Programma)
Misura I.4	314	Aeroporti	Interventi tecnologici e sistemi informativi	Interventi conclusi	N°	17
				Fornitura materiali	N°	17
				Installazione fornitura ed Opere Civili	N°	17

La definizione dei target degli indicatori di realizzazione fisica potrà essere aggiornata in relazione all'andamento del Programma.

**Tabella 31 - Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura I.4**

Misure	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di Misura	Target* (a fine Programma)
Misura I.4	314	Aeroporti	Interventi tecnologici e sistemi informativi	Interventi avviati	N°	17

**Tabella 32 – Indicatori di risultato della Misura I.4**

Misure	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI RISULTATO		
				<i>Indicatore</i>	Unità di Misura	<i>Target (a fine Programma)*</i>
Misura I.4	314	Aeroporti	Interventi tecnologici e sistemi informativi	Variazione della capacità aeroportuale di assistenza al volo	Δ%	>=25%

\*Il valore dell'indicatore è stato ponderato con tutte le infrastrutture che hanno interventi sul PON; si precisa che la variazione della capacità aeroportuale relativa ai soli progetti con interventi ATC è >=40%

### *V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali*

L'attuazione della Misura offre un contributo al miglioramento delle opportunità di occupazione, sia attraverso canali diretti (occupazione attivata nella fase di realizzazione delle operazioni), sia attraverso canali indiretti, per effetto dello sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al miglioramento dei servizi di comunicazione nelle regioni oggetto delle operazioni. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dall'attuazione della Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento degli interventi) saranno effettuate, una volta definito il quadro degli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### *V.3.3 Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale*

La Misura è attuata nel rispetto delle disposizioni comunitarie e nazionali in materia ambientale. Le operazioni realizzate da ENAV SpA, come specificato dal Ministero dell'Ambiente con nota n.588/VIA/A.O.13.G in data 23 maggio 2001, non rientrano, come già accennato, per la loro natura, nelle categorie di opere che richiedono l'applicazione delle disposizioni relative alla VIA.

## **MISURA II.1 - MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO FERROVIARIO ATTRAVERSO IL COLLEGAMENTO CON LE INFRASTRUTTURE NODALI**

<b>SEZIONE I – IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

### **I.1 Numero e titolo della Misura**

**Misura II.1** - Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali

### **I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

### **I.3 Asse prioritario di riferimento**

**Asse II:** Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali

### **I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

311 - Ferrovie

### **I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Realizzazione di opere pubbliche

### **I.6 Descrizione della Misura**

La Misura è finalizzata a potenziare ed ammodernare, da un punto di vista funzionale e strutturale, i collegamenti ferroviari tra le aree locali e le direttrici principali e le infrastrutture ferroviarie nodali di interesse nazionale. In particolare, la Misura mira a:

- rendere più funzionali le connessioni interne ed i collegamenti trasversali puntando alla fluidificazione della circolazione nei nodi principali e, ove necessario, su varianti di tracciato attraverso la rimozione di punti di strozzatura della rete e la specializzazione delle linee;
- garantire una migliore accessibilità ai treni attraverso la riorganizzazione e rilocalizzazione delle stazioni da un lato, la rettifica dei tracciati dall'altro;
- adeguare la frequenza dei transiti e distribuire i treni nelle fasce di orario a maggior concentrazione di domanda, grazie all'introduzione di tecnologie finalizzate all'aumento di capacità della linea;

- diminuire i tempi di percorrenza attraverso la razionalizzazione dei percorsi e l'aumento delle velocità consentite dai tracciati e ridurre significativamente i rischi di disservizio e di ritardo a seguito dell'impiego di tecnologie di rete più efficienti e di maggiori margini di libertà nella programmazione del servizio;
- conseguire la razionalizzazione dei costi di gestione attraverso la possibile ottimizzazione dei fattori di produzione (personale per il controllo della circolazione, energia consumata, manutenzione ordinaria);

Esplicitando il contenuto tecnico della Misura, essa prevede le seguenti operazioni per i nodi ferroviari e le infrastrutture nodali con particolare attenzione a quelle ricomprese nelle reti TEN, nello SNIT e nello Strumento Operativo:

- Potenziamento e creazione di by-pass nei nodi ferroviari di particolare rilevanza trasportistica.
- Collegamenti ferroviari passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi della rete transeuropea anche con riferimento a collegamenti interregionali.

Le operazioni previste, riconducibili principalmente ad interventi di potenziamento, adeguamento e ammodernamento di linee esistenti anche attraverso nuove realizzazioni, consistono sia in miglioramenti tecnologici sia in modifiche infrastrutturali tese al potenziamento della rete esistente in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno. Le tipologie di operazione previste all'interno di tale Misura sono:

- a) interventi in linea finalizzati alla rimozione di colli di bottiglia ed al potenziamento ed alla qualificazione del servizio di trasporto ferroviario sulle linee di collegamento alle infrastrutture nodali;
- b) interventi tecnologici sulle linee attuali per l'aumento della capacità tramite la modifica dei sistemi di controllo della circolazione (segnalamento e sicurezza), interventi sull'elettificazione e sull'armamento;
- c) interventi di creazione/omogeneizzazione di corridoi per il trasporto merci per ottenere caratteristiche omogenee relativamente alla sagoma, al peso per asse, alla lunghezza del treno;
- d) varianti di tracciato. Si tratta di interventi finalizzati alla velocizzazione per favorire una funzionale circolazione dei treni, in modo da consentire un aumento dei margini di sicurezza, una fluidificazione della circolazione stessa ed un aumento del peso trainabile;
- e) interventi di raddoppio linee, in sede o in variante, per aumentare la capacità e le prestazioni;
- f) interventi sui nodi metropolitani. Sono operazioni finalizzate al potenziamento dell'insieme di impianti e infrastrutture ferroviarie che ricadono nell'ambito di una vasta area urbanizzata, in modo da garantire

una gestione dei traffici interni, senza sovrapposizioni o interferenze con i treni a lunga percorrenza.

Le operazioni previste dalla Misura potranno riguardare concentreranno, in particolare, sui seguenti **nodi** ferroviari:

- ✓ Napoli;
- ✓ Bari;
- ✓ Palermo;
- ✓ Reggio Calabria<sup>27</sup>;

## SEZIONE II – OBIETTIVI DELLA MISURA

### II.1 Obiettivi specifici di riferimento

- 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), prestando attenzione agli effetti sulla finanza pubblica.

---

<sup>27</sup> Tale nodo è interessato da un progetto di completamento del Programma PO Ferrovie 1994-1999 (Raddoppio Reggio Calabria-Melito) da completare nell'ambito del PON-T 2000-2006.

## II.2 Soggetti destinatari dell'intervento

Imprese del sistema produttivo meridionale, società di trasporto ferroviario, utenti del servizio di trasporto ferroviario in generale.

## II.3 Copertura geografica

Regioni Obiettivo 1.

# SEZIONE III – PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA

## III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento

La normativa di riferimento per l'attuazione della Misura I.1 è quella nazionale in materia di realizzazione di opere pubbliche applicabile al settore del trasporto ferroviario

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative: a) del Contratto di Programma 2001-2005, stipulato il 2 maggio 2001 tra le Ferrovie dello Stato SpA ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed approvato con Delibera CIPE 44/2001; b) del Contratto di Programma 1994-2000, approvato con Delibera CIPE del 13 marzo 1996; c) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; d) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; e) delle Intese Istituzionali di Programma e degli Accordi di Programma Quadro stipulati o da stipulare con le Regioni interessate dell'Obiettivo 1.

## III.2 Beneficiario finale

Per il tramite di Ferrovie dello Stato S.p.A. <sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> I soggetti che all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato sono direttamente coinvolti nella gestione delle Misure I.1 e II.1 del PON Trasporti sono:

- Ferrovie dello Stato SpA
- Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA);
- TAV SpA (Treni ad Alta Velocità).

In particolare, Ferrovie dello Stato SpA è la società capogruppo - direttamente partecipata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze - che controlla Rete Ferroviaria Italiana SpA, società "Gestore" dell'infrastruttura ferroviaria. Come indicato dal nuovo Contratto di Programma 2001-2005, che disciplina le modalità di finanziamento delle infrastrutture ferroviarie da parte dello Stato, il Ministero dell'Economia e delle Finanze eroga i contributi mediante aumenti di capitale al "soggetto societario direttamente partecipato" (Ferrovie dello Stato SpA), che provvede, a sua volta, a trasferire i finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale, a favore del soggetto "Gestore" delle infrastrutture (RFI SpA). Analogo procedimento è adottato per i fondi di cofinanziamento del PON T (FESR e 183/87) che sono accreditati direttamente a Ferrovie dello Stato SpA e successivamente trasferiti dalla capogruppo ai soggetti beneficiari (RFI SpA e TAV SpA)

Ciò premesso, Ferrovie dello Stato SpA è la società del Gruppo FS in cui è stato individuato l'ufficio titolare della gestione dei flussi finanziari nell'ambito dell'attuazione delle Misure di competenza delle Ferrovie dello Stato appartenenti al PON Trasporti (Direzione Generale di Gruppo Finanza Controllo e Partecipazioni - Direzione Finanza - Finanza Agevolata).

- R.F.I. S.p.A.
- T.A.V. S.p.A.

### III.3 Amministrazioni responsabili

- Ufficio titolare di Misura: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Movimento – Progetti Internazionali e Nuovi Transiti

Per svolgere le funzioni di Monitoraggio si avvarrà direttamente della struttura di seguito indicata:

- o Ufficio titolare del monitoraggio: Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Amministrazione, Finanza, Controllo e Patrimonio-Finanza e investimenti, per le attività riguardanti il monitoraggio;
- Ufficio titolare della gestione dei flussi finanziari: Ferrovie dello Stato SpA - Direzione Generale di Gruppo Finanza, Controllo e Partecipazioni- Direzione Finanza – Finanza Agevolata.

### III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura

La Misura prevede la realizzazione di iniziative a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già definite nei contenuti e nel beneficiario finale .

L'iter procedurale di attivazione della Misura II.1 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate da R.F.I. SpA in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

---

Invece, Rete Ferroviaria Italiana SpA, in base all'articolo 2 dell'Atto di concessione (DM 31/10/2000) che disciplina i rapporti tra il "Gestore" dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato, è competente principalmente in materia di:

- *progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;*
- *promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e cooperazione con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione europea;*
- *svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura ferroviaria nazionale ai fini della sicurezza della circolazione;*
- *svolgimento delle attività di collaudo e controllo dei materiali necessari all'infrastruttura;*
- *collegamento ferroviario via mare fra la penisola e, rispettivamente, la Sicilia e la Sardegna.*

RFI SpA è la società del Gruppo FS in cui sono stati individuati l'ufficio titolare di Misura (Direzione Movimento – Progetti Internazionali e Nuovi Transiti) e l'ufficio titolare del monitoraggio (Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo e Patrimonio – Finanza e Investimenti). Infine, la titolarità dell'attuazione dei progetti relativi all'alta velocità è attribuita a TAV SpA, società interamente partecipata da RFI SpA.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

Le operazioni selezionate sono attuate da R.F.I. SpA e TAV SpA mediante le rispettive strutture organizzative secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di realizzazione di opere pubbliche, applicabile al settore del trasporto ferroviario. La Misura prevede progetti eterogenei dal punto di vista del loro processo di attuazione (progettazione, appalto ed esecuzione).

La conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### III.5 Criteri di selezione delle operazioni

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);
- **Criteri di priorità generali** (Tabella 10) **e specifici**.

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto, Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

#### 1) MOBILITA'

- Impulso all'introduzione di tecnologie avanzate specie nei principali nodi ferroviari per rendere più fluidi i traffici all'interno delle rispettive aree evitando sovrapposizioni con i flussi di traffico di lunga percorrenza;

#### 2) ACCESSIBILITA'

- Ammodernamento/Potenziamento delle tratte, appartenenti alla rete SNIT attuale individuata dal PGTL e dallo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e coerenti con il Primo Programma delle Infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla Delibera CIPE 21/12/2001
- Creazione/potenziamento di collegamenti all'interno delle singole reti (connessioni tra aree locali e direttrici principali longitudinali e trasversali) per attenuare le marcate lacune dei corridoi di trasporto e accrescere la scarsa accessibilità ad alcune zone interne ed alle coste
- Accrescimento del grado di accessibilità mediante il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto ferroviario.

### 3) RIEQUILIBRIO MODALE

- Contributo alla evoluzione dei traffici merci e passeggeri su rotaia, con particolare riguardo alla valutazione della quota di traffico deviato dalla gomma;
- Potenziamento e miglioramento della "capacità di trasporto complessiva" della tratta su cui si interviene misurata in termini di ulteriori tracce disponibili
- Contributo alla riduzione del grado di saturazione sui nodi ferroviari interessati

### 4) INTERMODALITA'

- Contributo al potenziamento o creazione di by pass nei nodi ferroviari di particolare rilevanza trasportistica
- Grado di contribuzione a configurare un sistema di trasporto integrato

### 5) EFFICIENZA E QUALITA'

- Miglioramento degli standard dei nodi ferroviari interessati dalle operazioni
- Contributo al miglioramento del livello di sicurezza degli assi ferroviari su cui si interviene (misurabile in termini di riduzione del tasso di incidentalità)
- Capacità di migliorare la "funzionalità complessiva" delle tratte ferroviarie prescelte nell'ottica di configurare un sistema di trasporto integrato più efficiente.

### 6) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Contributo al restauro ambientale di luoghi (cave e discariche) precedentemente compromessi da altre realizzazioni e alla riqualificazione ambientale di aree intercluse
- Capacità delle operazioni di ridurre i costi esterni delle attività di trasporto e di contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale di lungo periodo;
- Contenimento del livello di inquinamento atmosferico per effetto di economie energetiche indotte da un minor consumo di carburanti e/o da una maggiore fluidità del traffico
- Adozione di sistemi di monitoraggio degli impatti ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore)

- Contributo alla minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio e purché non sia incrementato il rischio idrogeologico del territorio anche in riferimento alla pianificazione di bacino e di area vasta esistente (L.183/89, DL180/98 e successive modifiche)
- Localizzazione delle operazioni atte a minimizzazione le interferenze indotte sulle aree che figurano nella rete “Natura 2000” - (S.I.C. e Z.P.S.) e nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali
- Adozione di provvedimenti di stabilizzazione e copertura vegetale delle scarpate, di regimazione delle acque per prevenire fenomeni erosivi utilizzando, ove possibile le tecniche di ingegneria naturalistica
- Contenimento delle emissioni acustiche in fase di cantiere e in fase di esercizio
- Adozione di provvedimenti atti ad assicurare una corretta gestione dei rifiuti prodotti
- Adozione di provvedimenti atti ad assicurare corridoi di connessione per la fauna (sottopassi) di attraversamento delle infrastrutture
- Adozione di provvedimenti di mitigazione dell’impatto ambientale paesaggistico
- Minimizzazione delle modifiche del regime idrico superficiale e delle falde per effetto di lavori con essi interferenti
- Minimizzazione della sottrazione di territorio, valutata in funzione delle condizioni d’uso e della qualità ambientale
- Grado di contenimento dei movimenti di terra e delle discariche di inerti

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l’analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell’utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell’articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e successivi, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili per le operazioni della Misura, la cui attuazione è disciplinata a livello nazionale dalla Legge n. 109/94 e successive modificazioni (Legge

quadro in materia di lavori pubblici) e dal Regolamento di Attuazione della stessa (Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21.12.99), risultano principalmente le seguenti:

- √ spese per le attività di progettazione (quali, ad esempio, costi del responsabile unico del procedimento, riconosciuti, ai sensi della normativa comunitaria vigente, nel limite dell'1% e delle strutture di supporto tecnico-amministrativo; costi per la elaborazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi);
- √ spese per l'affidamento di appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi della commissione giudicatrice, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per indagini geologiche e geotecniche;
- √ spese per le indennità di espropri ed oneri afferenti, se di pertinenza<sup>29</sup>;
- √ spese per esecuzione dei lavori, degli impianti e delle forniture;
- √ spese per l'acquisizione e installazione dei macchinari, impianti e attrezzature funzionali;
- √ spese per opere civili e per l'acquisto di immobili<sup>30</sup>, ove necessario e nel rispetto dei limiti vigenti<sup>31</sup>;
- √ indennità e contributo dovuti ad enti pubblici e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni finalizzate all'esecuzione delle opere);
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nel regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e successivi.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e successivi.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre Misure**

La Misura II.1 risulta direttamente connessa con la Misura I.1, "Miglioramento della rete e del servizio ferroviario attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione delle linee". Entrambe le Misure, a titolarità di R.F.I. SpA, contribuiscono al conseguimento degli obiettivi specifici 50, 52, 53 e 54.

---

<sup>29</sup> In coerenza con la normativa comunitaria (Reg. CE 448/2004) e nazionale (Legge Quadro in materia di lavori pubblici) il limite per l'ammissibilità delle spese relative agli espropri è fissato al 10%.

<sup>30</sup> Le spese relative all'acquisto di immobili sono sottoposte allo stesso limite delle spese per gli espropri (si veda nota precedente).

<sup>31</sup> L'acquisto di beni immobili (edifici già costruiti e terreni su cui si trovano) rappresenta una spesa ammissibile alle condizioni seguenti: il prezzo non superi il valore di mercato; l'immobile sia conforme alla normativa urbanistica vigente al momento della realizzazione, ovvero che sia stato realizzato con titolo legittimo; l'immobile non abbia beneficiato, nel corso dei dieci anni precedenti, di un finanziamento nazionale o comunitario.

L'attuazione parallela delle due Misure, una (Misura I.1) diretta al potenziamento della rete ferroviaria costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno, longitudinali (dorsali adriatica e tirrenica) e trasversali, l'altra (Misura II.1) finalizzata a potenziare ed ammodernare, da un punto di vista funzionale e strutturale, i collegamenti ferroviari tra le aree locali e le direttrici principali e le infrastrutture ferroviarie nodali di interesse nazionale, mira, infatti, ad un sostanziale potenziamento della rete ferroviaria dello SNIT affinché possa accogliere aumenti di traffico, viaggiatori e merci, coerenti con gli scenari più ottimistici di sviluppo economico e di riequilibrio modale.

La Misura II.1 si integra, inoltre, con la Misura II.3, finalizzata alla realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee, oltre che con le altre Misure in cui si articola il Programma in un quadro complessivo di operazioni, appartenenti a differenti modalità di trasporto, finalizzate al conseguimento degli obiettivi strategici previsti per il settore trasporti dall'Asse VI del QCS.

Le operazioni della Misura II.1 interagiscono, infine, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmate nell'ambito dei POR.

#### SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA

##### IV.1 Tasso di partecipazione

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 40% per un valore di Euro 81.990.500. La partecipazione nazionale, pari circa al 60% della spesa totale ammissibile, è a carico del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87 per un importo di Euro 12.498.000 e del Contratto di Programma stipulato tra FS e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ) e di ISPA<sup>32</sup> per un valore complessivo di Euro 110.488.500.

**Tabella 33 Piano Finanziario della Misura II.1 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale	Di Cui CdP + ISPA (per TAV)	Di Cui FdR
Misura II.1	204.977.000	81.990.500	122.986.500	110.488.500	12.498.000

<sup>32</sup>. Come noto, infatti, in seguito all'emanazione dell'art. 75 della L. 289/2002 e del nuovo schema di finanziamento del Sistema AV/AC, a decorrere dall'1/1/2003, Infrastrutture SpA (ISPA) ha il compito di finanziare gli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria AV/AC.

#### IV.2 Previsione di spesa annuale

La Tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in migliaia di Euro.

Tabella 34 Previsioni di spesa annuale - Misura II.1

Spesa /Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno			75,18	1,40	88,66	16,50	10,87	8,38	3,98
Spesa cumulata			75,18	76,58	165,24	181,74	192,61	200,99	204,98

#### IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi Progetti

La Misura<sup>33</sup> include progetti classificabili come Grandi Progetti.

Nel corso del periodo di programmazione sono stati individuati come tali i seguenti:

- Penetrazione linea AV/AC nel nodo di Napoli;

Le decisioni della CE in merito al cofinanziamento dei Grandi Progetti sono riportate in Allegato 3.

### SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI

#### V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario

La coerenza della Misura rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dalla finalizzazione delle operazioni che la compongono. Queste, infatti, mirano a potenziare ed ammodernare, da un punto di vista funzionale e strutturale, i collegamenti ferroviari tra le aree locali e le direttrici principali e le infrastrutture ferroviarie nodali di interesse nazionale.

Le azioni contemplate dalla Misura in oggetto contribuiscono in modo diretto al conseguimento degli obiettivi specifici (50, 52, 53 e 54) mediante i quali viene raggiunto l'obiettivo globale dell'Asse II del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento tra l'obiettivo globale dell'Asse II e gli obiettivi di: accessibilità, riequilibrio modale,

<sup>33</sup> Si fa riferimento alle liste di progetti attualmente selezionate.

intermodalità, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

## **V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

### *Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

### *Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti" definiti dall'Asse VI del QCS – Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

### *Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

### *Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle della Misura I.1, nonché del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR incrementandone l'effetto leva complessivo.

### *Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarietà, sono state selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)  
Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGTL (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in

attuazione della legge 443/2001; in particolare, le operazioni selezionate devono appartenere alla rete ferroviaria costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno longitudinali (dorsali adriatica-jonica e tirrenica) e trasversali individuate dallo Strumento Operativo e richiamate dal Programma.

- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.  
Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).
- Attuazione di IIP e APQ.  
Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).
- Cantierabilità delle operazioni.  
Sono prioritarie operazioni cantierate, o, comunque, cantierabili nel breve termine. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.
- Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.  
Si intendono garantire l'efficacia e l'efficienza alle operazioni e l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate sono garantite
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.  
Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

#### *Priorità trasversali*

- Sostenibilità ambientale  
La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche ambientali, in particolare della normativa comunitaria in materia di sostenibilità dello sviluppo, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e tutela della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione agli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto)<sup>34</sup>. Le operazioni infrastrutturali saranno progettate e realizzate nel rispetto delle disposizioni sulla VIA (direttive 85/337/CEE e 97/11/CE) e sulla "Valutazione d'incidenza" (art.5, DPR 8.9.1997, n.357), con l'obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale.  
Le operazioni sono selezionate in funzione dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/2/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA e nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno"

---

<sup>34</sup> La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999.

➤ Occupazione

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali

#### V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi

La Tabella 35 e la **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** riportano gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi *target*, della Misura.

Gli *indicatori di risultato* sono stati definiti e quantificati i target secondo quanto riportato nella Tabella 36.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

**Tabella 35 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura II.1**

Misura	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologia	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di misura	Target (a fine Programma)
Misura II.1	311	Rete ferroviaria	Rete lunga percorrenza	Lunghezza rete	Km	36
				Progettazione sede	Km	10
				Realizzazione sede tracciato ferroviario	Km	36
			Tecnologie di rete	Lunghezza rete	Km	40
				Interventi conclusi	N°	40
			Nodi	Lunghezza rete	Km	44
				Interventi Conclusi	n	1
				Realizzazione sede tracciato ferroviario	Km	12
				Attrezzaggio ferroviario	Km	32

I target degli indicatori di realizzazione fisica sono stati aggiornati in relazione al nuovo parco progetti ed ai nuovi indicatori introdotti per le Misure ferroviarie nell'ambito della griglia nazionale degli indicatori fisici.

**Tabella 36 – Indicatori di risultato della Misura II.1**

Misura	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologia	INDICATORI DI RISULTATO		
				Indicatore	Unità di misura	Valore
Misura II.1	311	Rete ferroviaria		Indice di capacità	Δ %	10%
				Indice di dotazione tecnologica	Δ %	50%
				Indice dei tempi di percorrenza	Δ %	5%

Allo scopo di illustrare l'impatto della Misura sulle principali variabili macro-economiche, si riportano, inoltre, (Tabella 37) i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno. L'utilizzo di tale modello consente di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione della Misura. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Le variabili macro-economiche considerate sono: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

Tabella 37 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura II.1

	INDICATORI DI IMPATTO SOCIO-ECONOMICO						
	Indicatore	Unità di misura	Mezzogiorno ( <i>effetto interno</i> )			Centro-Nord ( <i>Effetto "Spillover"</i> )	Totale Italia
			<i>diretto</i>	<i>indiretto</i>	Totale		
Misura I.1	Produzione Lorda attivata	Meuro	233,93	215,36	449,29	69,92	519,21
	Valore Aggiunto attivato	Meuro	181,04	130,82	311,86	34,8	346,66
	Reddito istituzionale attivato	Meuro	0	397,39	397,39	93,47	490,86
	Occupazione attivata	Unità di lavoro	10.794	4.393	15.187	941	16.129

### V.3.2 *Analisi degli effetti occupazionali*

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati (occupazione derivante dall'impiego di manodopera nella fase di realizzazione delle infrastrutture), sia da effetti mediati, conseguenti lo sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al rafforzamento dei servizi di comunicazione. Si rimanda alla tabella suesposta per la quantificazione dell'impatto occupazionale di breve periodo legato alla realizzazione delle opere. Le stime sull'occupazione in fase di cantiere si riferiscono, in primo luogo, all'occupazione diretta, ovvero relativa ai settori produttivi direttamente "attivati" dalle operazioni programmate; in secondo luogo, all'occupazione indiretta, che si determina, attraverso la rete dei legami intersettoriali, negli altri settori produttivi. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dalle operazioni previste nella Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento degli interventi) saranno effettuate, una volta definiti gli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### V.3.3 *Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale*

Considerato il valore strategico delle operazioni previste e gli impatti ambientali potenziali legati sia alla fase di cantiere che di esercizio (si rimanda alla valutazione ex-ante ambientale del PON), l'Autorità ambientale nazionale è coinvolta nell'attuazione della Misura nel rispetto del ruolo e delle modalità di coinvolgimento operativo indicati al capitolo "V.2.2. Autorità Ambientali" del PON Trasporti e ulteriormente specificati nel Piano di Cooperazione Sistemica con l'Autorità di Gestione. Tale coinvolgimento, tra l'altro, riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nelle pronunce di compatibilità ambientale, nonché di quanto espressamente previsto nelle direttive comunitarie n.92/43/CEE ("Habitat") e 79/409/CEE (Birds) nonché per le operazioni ricadenti nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali.

Con riferimento a tali direttive, i responsabili delle operazioni, al fine di prevenire possibili infrazioni, sono informati sulla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria proposti e delle Zone di Protezione Speciale istituite o oggetto della procedura di infrazione n. 1993/2165, nonché delle misure di salvaguardia previste da dette direttive.

In particolare, per quanto riguarda la Direttiva 92/43/CEE "habitat", è necessario sottolineare che le autorità italiane hanno notificato la lista dei Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inclusione nella rete NATURA 2000 e che il Ministero dell'Ambiente sarà chiamato a prestare il proprio consenso all'esecuzione di piani e progetti di opere pubbliche nelle aree inserite nella rete Natura 2000, previa valutazione positiva dell'incidenza degli stessi sulla zona in cui intervengono.

Ai fini della selezione delle operazioni i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie e alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati nel paragrafo III.5, atti a valutare l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti sono corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

## **MISURA II.2 -MIGLIORAMENTO DEL SERVIZIO STRADALE ATTRAVERSO IL COLLEGAMENTO CON LE INFRASTRUTTURE NODALI**

<b>SEZIONE I- IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
--

### **I.1 Numero e titolo della Misura**

Misura II.2 - Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali

### **I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

### **I.3 Asse prioritario di riferimento**

**Asse II:** Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali.

### **I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

3121- Strade Nazionali

313 - Autostrade

### **I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Realizzazione di opere pubbliche

### **I.6 Descrizione della Misura**

La Misura mira ad assicurare un adeguato collegamento del territorio meridionale con le maggiori direttrici di traffico, attraverso il rafforzamento delle connessioni tra le aree locali e le direttrici viarie principali, al fine di sostenere il processo di internazionalizzazione del Mezzogiorno favorendo gli scambi produttivi e la mobilità delle risorse.

Le azioni previste dalla Misura sono orientate al potenziamento e al completamento delle strutture nodali e delle interconnessioni viarie, mediante la modifica delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture, da eseguire sia in sede che in variante, secondo una logica di integrazione fra le reti locali/regionali e le reti interregionali, nazionali ed internazionali e ponendo particolare attenzione alle esigenze dei collegamenti intermodali.

In particolare, le operazioni riguardano principalmente le seguenti tipologie:

- a) incremento e potenziamento dei nodi di connessione fra la rete locale/regionale e la rete interregionale, nazionale e internazionale, attraverso la realizzazione di lavori di ampliamento (da realizzarsi con rettifiche di tracciato in presenza di vincoli orografici o ambientali), opere d'arte significative, complementari e minori, per il raccordo e l'integrazione delle diverse componenti del sistema di viabilità nel suo complesso;
- b) adeguamento della rete di interconnessione viaria per un corretto dimensionamento dei collegamenti tra porti ed aeroporti con l'entroterra ed i propri bacini di utenza, anche in termini di adeguamento ed omogeneizzazione alle normative nazionali e comunitarie;
- c) realizzazione di nuovi collegamenti in variante ad infrastrutture esistenti per garantire una migliore accessibilità alla rete stradale e per lo sviluppo del trasporto combinato strada-ferro-mare;
- d) sviluppo di sistemi tecnologici innovativi per il miglioramento della gestione delle interconnessioni e l'integrazione modale.

Le connessioni stradali tra le aree locali e le direttrici principali sulle quali intervenire, individuate nello SNIT, sono le seguenti:

- potenziamento o creazione di bypass stradali di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali.

<b>SEZIONE II – OBIETTIVI DELLA MISURA</b>
--

### **II.1 Obiettivi specifici di riferimento**

- 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.).*

## **II.2 Soggetti destinatari dell'intervento**

Imprese del sistema produttivo meridionale, utenti del servizio di trasporto stradale in generale.

## **II.3 Copertura geografica**

Regioni obiettivo 1.

# **SEZIONE III – PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA**

## **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

La normativa nazionale di riferimento per l'attuazione della Misura I.2 è rappresentata da:

- ✓ Decreto Legislativo 143 del 26/06/94 istitutivo dell'Ente ANAS e successivi aggiornamenti, integrazioni e regolamenti per quanto concerne l'attività dell'ANAS e le sue fonti di finanziamento;
- ✓ Legge 109/94 (con successive modifiche ed integrazioni) e relativo regolamento di attuazione, DPR 554/1999 (con successive modifiche ed integrazioni).

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative: a) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; b) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; c) delle Intese Istituzionali di Programma e degli Accordi di Programma Quadro stipulati o da stipulare con le Regioni interessate dell'Obiettivo 1.

## **III.2 Beneficiario finale**

ANAS - S.p.A.

## **III.3 Amministrazioni responsabili**

ANAS - S.p.A. - Direzione Centrale Lavori - Ufficio Rapporti con l'UE e Programmi Speciali - Dirigente *pro tempore* o suo delegato

## **III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura**

La Misura prevede la realizzazione di iniziative, a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già definite nei contenuti e nel beneficiario finale (ANAS S.p.A.).

L'iter procedurale di attivazione della Misura II.2 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate da ANAS S.p.A. in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

Le operazioni selezionate sono attuate da ANAS S.p.A. mediante la propria struttura organizzativa secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di realizzazione di opere pubbliche.

I progetti attuativi della Misura sono attualmente in fase di progettazione esecutiva; si stima che la conclusione dei lavori, di tutti i progetti della Misura, possa avvenire entro il Dicembre 2008.

### III.5 Criteri di selezione delle operazioni

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);
- **Criteri di priorità generali** (Tabella 10) e **specifici** .

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto. Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

#### 1) ACCESSIBILITÀ

- Adeguamento delle tratte stradali e autostradali agli standard geometrici previsti per le autostrade e per le strade extraurbane principali;
- Contributo alla creazione di collegamenti appropriati all'interno delle singole reti (connessioni tra aree locali e direttrici principali longitudinali e trasversali) mirati ad attenuare le marcate lacune dei corridoi di trasporto e ad accrescere l'accessibilità ad alcune zone interne e delle coste.

#### 2) INTERMODALITÀ

- Grado di contribuzione a configurare un sistema di trasporto integrato;
- Grado di interdipendenza con le altre operazioni del Programma;
- Miglioramento della funzionalità dell'asse viario su cui si interviene nell'ottica di configurare un sistema di trasporto integrato con le altre modalità trasportistiche più efficienti;

- Completamento/Realizzazione di interconnessioni stradali con gli scali aeroportuali, per rendere più accessibili le aree insulari e quelle più periferiche;
- Contributo al potenziamento o creazione di bypass stradali di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali.

### 3) QUALITÀ ED EFFICIENZA

- Miglioramento della qualità dei servizi di trasporto stradale offerti dagli assi viari prevalentemente interessati da flussi di traffico a lunga percorrenza;
- Contributo al miglioramento del livello di sicurezza degli assi viari su cui si interviene (misurabile in termini di riduzione del tasso di incidentalità);
- Impulso all'introduzione di tecnologie avanzate a supporto del monitoraggio del traffico stradale;
- Contributo alla riduzione del grado di congestione degli assi viari, ivi compreso quello derivante da strozzature, su cui si interviene tenuto conto delle previsioni di evoluzione della domanda di trasporto su di essi;
- Contributo al miglioramento del trasporto sulla lunga percorrenza.

### 4) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Adozione di sistemi di monitoraggio degli impatti ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore);
- Contributo alla minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio e purché non sia incrementato il rischio idrogeologico del territorio anche in riferimento alla pianificazione di bacino e di area vasta esistente (L.183/89, DL180/98 e successive modifiche);
- Localizzazione delle operazioni atte a minimizzazione le interferenze indotte sulle aree che figurano nella rete "Natura 2000" - (S.I.C. e Z.P.S.) e nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali;
- Contenimento dei movimenti di terra e delle discariche di inerti;
- Adozione di provvedimenti di stabilizzazione e copertura vegetale delle scarpate, di regimazione delle acque per prevenire fenomeni erosivi utilizzando, ove possibile le tecniche di ingegneria naturalistica;
- Contenimento delle emissioni acustiche in fase di cantiere e in fase di esercizio anche tenuto conto del traffico trasferito e indotto;
- Adozione di provvedimenti atti ad assicurare una corretta gestione dei rifiuti prodotti;
- Adozione di provvedimenti atti ad assicurare corridoi di connessione per la fauna (sottopassi) di attraversamento delle infrastrutture;
- Adozione di provvedimenti di mitigazione dell'impatto ambientale paesaggistico;

- Contenimento del livello di inquinamento atmosferico per effetto di economie energetiche indotte da un minor consumo di carburanti indotto da una maggiore fluidità del traffico;
- Minimizzazione della sottrazione di territorio, valutata in funzione delle condizioni d'uso e della qualità ambientale;
- Contenimento delle modifiche del regime dei corpi idrici superficiali e delle falde;
- Contributo al restauro ambientale di luoghi (cave e discariche) precedentemente compromessi da altre realizzazioni e alla riqualificazione ambientale di aree intercluse.

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e seguenti, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili per le operazioni previste nella Misura, la cui attuazione è disciplinata a livello nazionale dalla Legge n. 109/94 e successive modificazioni (Legge quadro in materie di lavori pubblici) e dal Regolamento di Attuazione della stessa (Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21.12.99), risultano principalmente le seguenti:

- √ spese per le attività di progettazione (quali, ad esempio, costi del responsabile unico del procedimento riconosciuti, ai sensi della normativa comunitaria vigente, nel limite dell'1% e delle strutture di supporto tecnico-amministrativo; costi per la elaborazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi);
- √ spese per l'affidamento di appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi della commissione giudicatrice, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per indagini geologiche e geotecniche;
- √ spese per le indennità di espropri ed oneri afferenti, se di pertinenza<sup>35</sup>;

---

35 In coerenza con la normativa comunitaria (Reg. CE 448/2004) e nazionale (Legge Quadro in materia di lavori pubblici) il limite per l'ammissibilità delle spese relative agli espropri è fissato al 10%

- ✓ spese per esecuzione dei lavori, degli impianti e delle forniture;
- ✓ spese per l'acquisizione e installazione dei macchinari, impianti e attrezzature funzionali;
- ✓ indennità e contributo dovuti ad enti pubblici e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni finalizzate all'esecuzione delle opere);
- ✓ spese per opere civili e per l'acquisto di immobili<sup>36</sup>, ove necessario e nel rispetto dei limiti vigenti<sup>37</sup>;
- ✓ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nel regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e seguenti.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purché conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e seguenti.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure**

La Misura II.2 risulta direttamente connessa con la Misura I.2, "Miglioramento della rete e del servizio stradale attraverso il potenziamento, l'adeguamento, l'ammodernamento e la realizzazione della viabilità". Entrambe le Misure, a titolarità dell'ANAS, contribuiscono al conseguimento degli obiettivi specifici 50, 52, 53. L'attuazione parallela delle due Misure, una (Misura I.2), finalizzata al potenziamento della rete costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno, longitudinali (dorsali adriatica e tirrenica) e trasversali, l'altra (Misura II.2), diretta al potenziamento delle connessioni tra le aree locali e le direttrici principali, risponde, infatti, all'esigenza di assicurare un adeguato livello di esercizio ad una rete esistente ma carente in termini di capacità di traffico, efficienza e sicurezza. Ciò consente, da un lato, di connettere il territorio con i maggiori snodi di traffico presenti nelle regioni meridionali, e dall'altro, di assicurare un corretto dimensionamento dei collegamenti tra porti ed aeroporti con i propri entroterra e bacini di utenza. In questo senso, la Misura in oggetto presenta delle connessioni anche con le Misure dell'Asse III, "Sviluppo delle infrastrutture nodali". Inoltre, se si considera che nella maggior parte del territorio meridionale la modalità di trasporto stradale non può considerarsi alternativa a quella ferroviaria, ma in rapporto di sinergia con essa, si ricava una connessione della Misura in oggetto anche con le Misure dirette al potenziamento della rete ferroviaria (Misura I.1 e II.1)

Le operazioni della Misura II.2 interagiscono, infine, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le

---

<sup>36</sup> Le spese relative all'acquisto di immobili sono sottoposte allo stesso limite delle spese per gli espropri (si veda nota precedente).

<sup>37</sup> L'acquisto di beni immobili (edifici già costruiti e terreni su cui si trovano) rappresenta una spesa ammissibile alle condizioni seguenti: il prezzo non superi il valore di mercato; l'immobile sia conforme alla normativa urbanistica vigente al momento della realizzazione, ovvero che sia stato realizzato con titolo legittimo; l'immobile non abbia beneficiato, nel corso dei dieci anni precedenti, di un finanziamento nazionale o comunitario.

operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmate nell'ambito dei POR.

**SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA**

**IV.1 Tasso di partecipazione**

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari al 50% per un importo di Euro 57.979.343. La partecipazione pubblica nazionale, pari al 50% della spesa totale ammissibile, è a carico dei fondi ordinari ANAS per un valore di Euro 500 e del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87 per un importo di Euro 57.978.843.

**Tabella 38 Piano Finanziario della Misura II.2 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale	Di Cui FdR
Misura II.2	115.958.686	57.979.343	57.979.343	57.978.843

**IV.2 Previsione di spesa annuale**

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 39 Profilo di Spesa della Misura II.2**

Spesa/Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	-	-	-	-	200.000	12.007.010	22.414.021	33.621.031	47.716.624
Spesa cumulata	-	-	-	-	200.000	12.207.010	34.621.031	68.242.062	115.958.686

**IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi progetti**

La Misura<sup>38</sup> include progetti classificabili come Grandi Progetti. Nel corso del periodo di programmazione sono stati individuati come tali i seguenti Grandi Progetti:

- SS 268 "del Vesuvio".

<sup>38</sup> Alla data di revisione del Complemento di programmazione.

**SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI**

**V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario**

La coerenza delle azioni previste dalla Misura rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dalla loro finalità a favorire il potenziamento ed il completamento delle strutture nodali e delle interconnessioni viarie, mediante la modifica delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture, da eseguire sia in sede che in variante, secondo una logica di integrazione fra le reti locali/regionali e le reti interregionali, nazionali ed internazionali e ponendo particolare attenzione alle esigenze dei collegamenti intermodali.

Le azioni contemplate dalla Misura in oggetto contribuiscono in modo diretto al conseguimento degli obiettivi specifici (50, 52 e 53) mediante i quali viene raggiunto l'obiettivo globale dell'Asse II del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento tra l'obiettivo globale dell'Asse II e gli obiettivi di: accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

**V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

*Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

*Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti" definiti dall'Asse VI del QCS - Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

*Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

#### *Principio di integrazione e complementarietà*

Le operazioni sono selezionate in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle della Misura I.2. Inoltre, il processo di selezione tiene conto del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

#### *Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarietà, sono selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)  
Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGT (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001; in particolare, le operazioni selezionate devono appartenere alla rete stradale costituita dalle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno individuate dallo Strumento Operativo e richiamate dal Programma.
- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.  
Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).
- Attuazione di IIP e APQ.  
Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).
- Cantierabilità delle operazioni.  
Sono prioritarie operazioni cantierate, o, comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.
- Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.  
Si intendono garantire l'efficacia e l'efficienza delle operazioni, nonché l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.  
Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

#### *Priorità trasversali*

- Sostenibilità ambientale

La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche ambientali, in particolare della normativa comunitaria in materia di sostenibilità dello

sviluppo, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e tutela della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione agli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto)<sup>39</sup>. Le operazioni infrastrutturali sono progettate e realizzate nel rispetto delle disposizioni sulla VIA (direttive 85/337/CEE e 97/11/CE) e sulla "Valutazione d'incidenza" (art.5, DPR 8.9.1997, n.357), con l'obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale.

Le operazioni sono selezionate in funzione dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/2/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA e nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno" predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999.

➤ Occupazione

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 40 e la Tabella 41 riportano gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi *target*, della Misura.

Gli *indicatori di realizzazione fisica* sono stati definiti e quantificati secondo quanto riportato nella Tabella seguente. Gli *indicatori di risultato*, sono stati definiti e i *target* quantificati, come riportato nella Tabella 42.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

---

39 La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

**Tabella 40 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura II.2**

<b>Cod. UE</b>	<b>Tipologia progetto</b>	<b>Sottotipologie</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target a fine programma</b>
312	Strade nazionali	Rete viaria nazionale	Lunghezza rete	km	19,55
			Km equivalenti di sede stradale in lavorazione	Km	78,22
			Km equivalenti di sede stradale completata	km	78,22

**Tabella 41 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura II.2**

<b>Cod. UE</b>	<b>Tipologia progetto</b>	<b>Sottotipologie</b>	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target a fine programma</b>
312	Strade nazionali	Rete viaria nazionale	Cantieri aperti e attivi	n	1
			Cantieri conclusi	n	1

La definizione del target degli indicatori di realizzazione fisica potrà essere aggiornata in relazione all'andamento del Programma.

**Tabella 42 - Indicatori di risultato della Misura II.2**

Cod. UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	Indicatore	Unità di misura	Valore
3121	Strade nazionali	Rete viaria nazionale	<i>Variazione velocità di progetto</i>	Δ %	80
			<i>Variazione TGM veicoli leggeri</i>	Δ %	80.
			<i>Variazione TGM veicoli pesanti</i>	Δ %	60
			<i>Riduzione del numero di morti per incidente stradale</i>	Δ(%)	.50%
			<i>Riduzione incidentalità</i>	Δ(%)	60%
			<i>Variazione del livello di servizio dei tronchi stradali oggetto di intervento</i>	Livello di servizio	B
			<i>Variazione dei km di tratte di attraversamento urbano rispetto ai km di estensione della rete stradale (nazionale, regionale)</i>	Δ(%)	Non rilevante

Allo scopo di illustrare l'impatto della Misura sulle principali variabili macro-economiche, si riportano, inoltre, ( Tabella 43) i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno. L'utilizzo di tale modello consente di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione della Misura. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Le variabili macro-economiche considerate sono: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**Tabella 43 – Indicatori di impatto socio – economico e di impatto della Misura II.2**

Indicatore	Unità di misura	Mezzogiorno (effetto interno)			Centro Nord (effetto spillover)	Totale Italia
		diretto	indiretto	totale		
<i>Produzione lorda attivata</i>	M€uro	93,57	86,14	179,71	27,97	207,68
<i>Valore aggiunto attivato</i>	M€uro	72,42	52,33	124,75	13,92	138,67
Reddito istituzionale attivato	M€uro	0	158,96	158,96	37,39	196,35
Occupazione attivata	ULA	4.318	1.757	6.075	377	6.452

### *V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali*

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati (occupazione derivante dall'impiego di manodopera nella fase di realizzazione delle infrastrutture), sia da effetti mediati, conseguenti lo sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al rafforzamento dei servizi di comunicazione. Si rimanda alla tabella suesposta per la quantificazione dell'impatto occupazionale di breve periodo legato alla realizzazione delle opere. Le stime sull'occupazione in fase di cantiere si riferiscono, in primo luogo, all'occupazione diretta, ovvero relativa ai settori produttivi direttamente "attivati" dalle operazioni programmate; in secondo luogo, all'occupazione indiretta, che si determina, attraverso la rete dei legami intersettoriali, negli altri settori produttivi. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dalle operazioni previste nella Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento delle operazioni) saranno effettuate, una volta definiti gli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### *V.3.3 Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale*

Considerato il valore strategico delle operazioni previste e gli impatti ambientali potenziali legati sia alla fase di cantiere che di esercizio (si rimanda alla valutazione ex-ante ambientale del PON), l'Autorità ambientale nazionale è coinvolta nell'attuazione della Misura, nel rispetto del ruolo e delle modalità di coinvolgimento operativo indicati al capitolo "V.2.2. Autorità Ambientali" del PON Trasporti e ulteriormente specificati nel Piano di Cooperazione Sistemica con l'Autorità di Gestione. Tale coinvolgimento, tra l'altro, riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nelle pronunce di compatibilità ambientale, nonché di quanto espressamente previsto nelle direttive comunitarie n.92/43/CEE ("Habitat") e 79/409/CEE ("Birds") nonché per le operazioni ricadenti nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali.

Con riferimento a tali direttive, i responsabili delle operazioni, al fine di prevenire possibili infrazioni, sono informati sulla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria proposti e delle Zone di Protezione Speciale istituite o oggetto della procedura di infrazione n. 1993/2165, nonché delle misure di salvaguardia previste da dette direttive.

In particolare, per quanto riguarda la Direttiva 92/43/CEE "habitat", è necessario sottolineare che le autorità italiane hanno notificato la lista dei Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inclusione nella rete NATURA 2000 e che il Ministero dell'Ambiente è chiamato a prestare il proprio consenso all'esecuzione di piani e progetti di opere pubbliche nelle aree inserite nella rete Natura 2000, previa valutazione positiva dell'incidenza degli stessi sulla zona in cui intervengono.

La selezione delle operazioni avviene sulla base dei criteri di selezione ambientale indicati al paragrafo III.5

Ai fini della selezione delle operazioni, i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5, atti a valutare l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti sono corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

## **MISURA II.3 – REALIZZAZIONE E ADEGUAMENTO DEI COLLEGAMENTI PASSEGGERI FRA LE AREE METROPOLITANE ED I NODI DELLE RETI TRANSEUROPEE**

<b>SEZIONE I – IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

### **I.1 Numero e titolo della Misura**

Misura II.3 – Realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee

### **I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

### **I.3 Asse prioritario di riferimento**

**Asse II:** Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali

### **I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

311- Ferrovie

### **I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Realizzazione di opere pubbliche

### **I.6 Descrizione della Misura**

La Misura è finalizzata a favorire lo sviluppo di un sistema di trasporto equilibrato ed integrato per le aree metropolitane ovvero di un sistema articolato su reti interconnesse e strutturate in modo da realizzare un'equilibrata ripartizione della mobilità fra le diverse modalità di trasporto, utilizzando ciascuna modalità nell'ambito del proprio campo di validità tecnico-economica e di compatibilità ambientale. Lo scopo principale è pertanto la creazione, adeguamento e completamento d'infrastrutture di trasporto – nodali e di collegamento – favorendo l'equilibrio modale e puntando ad una riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Le operazioni previste nella Misura sono riconducibili a due classi distinte:

- interventi di completamento di linee esistenti;
- nuove realizzazioni.

Le tipologie di operazione previste all'interno della Misura sono:

- a) interventi di creazione, adeguamento e completamento di infrastrutture di trasporto che favoriscono l'equilibrio modale per la riduzione della congestione

- e dell'inquinamento e in particolare collegando il centro di alcune città con aeroporti, porti e stazioni ferroviarie;
- b) interventi di miglioramento della connessione tra reti locali e reti globali attraverso l'innalzamento dei livelli di accessibilità, degli standard di sicurezza;
  - c) interventi di linea finalizzati al potenziamento ed alla qualificazione del servizio di trasporto ferroviario sulle linee di collegamento con le infrastrutture nodali;
  - d) interventi di elettrificazione, armamento, segnalamento e sicurezza finalizzati al conseguimento di una maggiore qualificazione del supporto infrastrutturale esistente;
  - e) interventi finalizzati al potenziamento dell'insieme di impianti e infrastrutture ferroviarie che ricadono nell'ambito di una vasta area urbanizzata, in modo da garantire una gestione dei traffici all'interno del sistema insediativo, senza sovrapposizioni o interferenze con i treni a lunga percorrenza.

Le operazioni prioritarie della Misura tendono a realizzare, per trasporti viaggiatori intorno a grandi centri urbani, collegamenti tra le grandi aree urbane e metropolitane del Mezzogiorno e le infrastrutture nodali (porti, aeroporti, stazioni ferroviarie) anche in coordinamento con la nuova misura III.4 ITS.

Le connessioni ferroviarie tra le aree locali e le direttrici principali sulle quali intervenire, individuate nello SNIT, sono le seguenti:

- collegamenti ferroviari passeggeri fra le aree metropolitane principali, le direttrici principali ed i nodi della rete transeuropea anche con riferimento a collegamenti interregionali.

La selezione dei progetti è effettuata in conformità con i criteri di selezione riportati nella Sezione III.5.

## SEZIONE II – OBIETTIVI DELLA MISURA

### II.1 Obiettivi specifici di riferimento

- 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), prestando attenzione agli effetti sulla finanza pubblica.*

## **II.2 Soggetti destinatari dell'intervento**

Imprese del sistema produttivo meridionale, utenti del servizio di trasporto ferroviario (metropolitano) in generale.

## **II.3 Copertura geografica**

Regioni dell'Obiettivo 1

# **SEZIONE III – PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA**

## **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

La normativa nazionale di riferimento per l'attuazione della Misura II.3 è rappresentata da:

- ✓ Legge 211/1992 che disciplina la realizzazione degli interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa;
- ✓ Legge 109/94 (con successive modifiche ed integrazioni) e relativo regolamento di attuazione, DPR 554/1999.

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative: a) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; b) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; c) delle Intese Istituzionali di Programma e degli Accordi di Programma Quadro stipulati o da stipulare con le Regioni interessate dell'Obiettivo 1.

## **III.2 Beneficiario finale**

Enti Locali, Enti Gestori dei sistemi di trasporto ed eventuali altri soggetti compatibili con le modalità di attuazione della Misura.

## **III.3 Amministrazioni responsabili**

Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Dipartimento dei Trasporti Terrestri – Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi – Divisione 5 Sistemi di trasporto rapido di Massa ex TIF 5.

### III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura

La Misura prevede la realizzazione di iniziative a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'iter procedurale di attivazione della Misura II.3 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate dall'Amministrazione responsabile in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

Le operazioni selezionate sono attuate dai beneficiari finali (Enti Locali, Enti Gestori dei sistemi di trasporto ed eventuali altri soggetti compatibili con le modalità di attuazione della Misura) secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di realizzazione di opere pubbliche. La conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### III.5 Criteri di selezione delle operazioni

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);
- **Criteri di priorità** ( Tabella 10).

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto,. Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

1) ACCESSIBILITA'

- Completamento/Realizzazione di interconnessioni di natura ferroviaria tra gli scali aeroportuali ed i principali bacini urbani, per rendere più accessibili le aree più periferiche e ridurre le congestioni

2) INTERMODALITA'

- Capacità di migliorare la "funzionalità complessiva" delle tratte ferroviarie prescelte nell'ottica di configurare un sistema di trasporto integrato più efficiente.

3) RIEQUILIBRIO MODALE

- Contributo all'evoluzione del traffico merci deviato dalla gomma

#### 4) EFFICIENZA, QUALITA' SICUREZZA

- Interventi tecnologici, per aumentare la capacità delle linee tramite la modifica dei sistemi di controllo della circolazione (segnalamento e sicurezza), interventi sull'elettrificazione e sull'armamento.

#### 5) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Capacità delle operazioni di ridurre i costi esterni delle attività di trasporto e di contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale di lungo periodo.
- Adozione di sistemi di monitoraggio degli impatti ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore)
- Contributo alla minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio e purché non sia incrementato il rischio idrogeologico del territorio anche in riferimento alla pianificazione di bacino e di area vasta esistente (L.183/89, DL180/98 e successive modifiche)
- Misure di contenimento dei movimenti di terra e delle discariche di inerti, di stabilizzazione e copertura vegetale delle scarpate, di regimazione delle acque per prevenire fenomeni erosivi, utilizzando, ove possibile, le tecniche di ingegneria naturalistica
- Misure di contenimento e riduzione delle emissioni acustiche
- Misure per assicurare una corretta gestione dei rifiuti prodotti in fase di cantiere
- Misure di mitigazione dell'impatto ambientale paesaggistico
- Misure per assicurare corridoi di connessione per la fauna (sottopassi) di attraversamento delle infrastrutture
- Contributo all'evoluzione del traffico merci deviato dalla gomma
- Misure che minimizzino interferenze con gli insediamenti antropici.

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e seguenti, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili per le operazioni della Misura, la cui attuazione è disciplinata a livello nazionale dalla Legge n. 109/94 e successive modificazioni (Legge quadro in materia di lavori pubblici) e dal Regolamento di Attuazione della stessa (Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21.12.99), risultano principalmente le seguenti:

- √ spese per le attività di progettazione (costi per la elaborazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi);
- √ spese per l'affidamento degli appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per indagini geologiche e geotecniche;
- √ spese per le indennità di espropri ed oneri afferenti, se di pertinenza<sup>40</sup>;
- √ spese per esecuzione dei lavori, degli impianti e delle forniture;
- √ spese per l'acquisizione e installazione dei macchinari, impianti e attrezzature funzionali;
- √ spese per opere civili e per l'acquisto di immobili<sup>41</sup>, ove necessario e nel rispetto dei limiti vigenti<sup>42</sup>;
- √ indennità e contributo dovuti ad enti pubblici e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni finalizzate all'esecuzione delle opere);
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nel regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e seguenti.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e seguenti.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure**

La Misura II.3 presenta elementi di connessione con la Misura II.1, "Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali". L'attuazione parallela delle due Misure, una (Misura II.3) finalizzata alla realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee, l'altra (Misura II.1) finalizzata a potenziare ed ammodernare, da un

---

<sup>40</sup> In coerenza con la normativa comunitaria (Reg. CE 448/2004) e nazionale (Legge Quadro in materia di lavori pubblici) il limite per l'ammissibilità delle spese relative agli espropri è fissato al 10%.

<sup>41</sup> Le spese relative all'acquisto di immobili sono sottoposte allo stesso limite delle spese per gli espropri (si veda nota precedente).

<sup>42</sup> L'acquisto di beni immobili (edifici già costruiti e terreni su cui si trovano) rappresenta una spesa ammissibile alle condizioni seguenti: il prezzo non superi il valore di mercato; l'immobile sia conforme alla normativa urbanistica vigente al momento della realizzazione, ovvero che sia stato realizzato con titolo legittimo; l'immobile non abbia beneficiato, nel corso dei dieci anni precedenti, di un finanziamento nazionale o comunitario.

punto di vista funzionale e strutturale, i collegamenti ferroviari tra le aree locali e le direttrici principali e le infrastrutture ferroviarie nodali di interesse nazionale, contribuisce, infatti, ad un sostanziale potenziamento della rete ferroviaria affinché possa accogliere aumenti di traffico, viaggiatori e merci, coerenti con gli scenari più ottimistici di sviluppo economico e di riequilibrio modale.

La Misura II.3 si integra, inoltre, con le altre Misure in cui si articola il Programma in un quadro complessivo di operazioni, appartenenti a differenti modalità di trasporto, finalizzate al conseguimento degli obiettivi strategici previsti per il settore trasporti dall'Asse VI del QCS.

Le operazioni della Misura II.3 interagiscono, infine, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmate nell'ambito dei POR.

#### SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA

##### IV.1 Tasso di partecipazione

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 30% per un valore di Euro 120.741.000. La partecipazione pubblica nazionale, pari al 70% della spesa totale ammissibile, è a carico del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87 per un importo di Euro 97.613.000, il residuo cofinanziamento nazionale (Euro 184.116.000) è a carico di leggi di settore (Legge 211/92 e Legge 135/97 per le aree depresse) e eventuali fondi regionali.

**Tabella 44 Piano Finanziario della Misura II.2 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale	Di Cui FdR
MISURA II.3	402.470.000	120.741.000	281.729.000	97.613.000

##### IV.2 Previsione di spesa annuale

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 45 Previsioni annuali di spesa - Misura II.3**

Spesa/Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	-			4.367.843	40.247.000	48.296.400	100.617.500	140.864.500	68.076.757
Spesa cumulata	-			4.367.843	44.614.843	92.911.243	193.528.743	334.393.243	402.470.000

### **IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi progetti**

La Misura<sup>43</sup> include progetti classificabili come Grandi Progetti.

Dopo l'avvio della selezione dei progetti gravanti sulla Misura ne sono stati individuati almeno tre che ne hanno le caratteristiche e cioè:

- Collegamento dell'aerostazione di Bari Palese con l'area metropolitana di Bari;
- Linea ferroviaria Alifana: tratta Aversa – Piscinola;
- Collegamento Aeroporto Napoli Capodichino con l'area metropolitana di Napoli: tratta Piscinola – Capodichino.

Le decisioni della CE in merito al cofinanziamento dei Grandi Progetti sono riportate nell'Allegato 3.

<b>SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI</b>
---

### **V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario**

La coerenza delle azioni previste dalla Misura, rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento, discende dalla loro finalizzazione a favore dello sviluppo di un sistema di trasporto equilibrato ed integrato per le aree metropolitane puntando ad una riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Le azioni contemplate dalla Misura in oggetto contribuiscono in modo diretto al conseguimento degli obiettivi specifici (52, 53 e 54) mediante i quali viene raggiunto l'obiettivo globale dell'Asse II del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento tra l'obiettivo globale dell'Asse II e gli obiettivi di: accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

### **V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

#### *Obiettivi specifici*

---

<sup>43</sup> Si fa riferimento alle liste di progetti attualmente selezionate.

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

#### *Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti" definiti dall'Asse VI del QCS – Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

#### *Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

#### *Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelli delle Misure I.1, II.1 e III.2, nonché del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

#### *Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarietà, sono selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)

Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGTL (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001.

- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.

Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).

- Attuazione di IIP e APQ.

Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).

- Cantierabilità delle operazioni.

Sono prioritarie operazioni cantierate, o, comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.

➤ Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.

Si intendono garantire l'efficacia e l'efficienza delle operazioni nonché l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.

➤ Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.

Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

*Priorità trasversali*

➤ Sostenibilità ambientale

La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche ambientali, in particolare della normativa comunitaria in materia di sostenibilità dello sviluppo, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e tutela della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione agli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto)<sup>44</sup>. Le operazioni infrastrutturali saranno progettate e realizzate nel rispetto delle disposizioni sulla VIA (direttive 85/337/CEE e 97/11/CE) e sulla "Valutazione d'incidenza" (art.5, DPR 8.9.1997, n.357), con l'obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale.

Le operazioni sono selezionate in funzione dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/2/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA, nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno" predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999

➤ Occupazione

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

---

44 La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

La Tabella 46 e la Tabella 47 riportano gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi *target*, della Misura.

La Tabella 48 riporta gli indicatori di risultato della Misura e i relativi *target*.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

**Tabella 46 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura II.3**

Misura	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di misura	Target (a fine Programma)
Misura II.3	311	Rete ferroviaria	Linea urbana e suburbana	Lunghezza rete	Km	23
				Realizzazione sede tracciato ferroviario	Km	23
				Realizzazione armamento	Km	23
				Realizzazioni impianti tecnologici	Km	23
				Stazioni	N°	6

**Tabella 47 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura II.3**

Misura	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di misura	Target (a fine Programma)
Misura II.3	311	Rete ferroviaria	Linea urbana e suburbana	Cantieri avviati	n	7
				Cantieri conclusi	n	7

La definizione dei target di realizzazione fisica potrà essere aggiornata in relazione all'andamento del Programma.

**Tabella 48 – Indicatori di risultato della Misura II.3**

Progetto	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI RISULTATO		
				Indicatore	Unità di misura	Valore
Misura II.3	311	Rete ferroviaria	Linea urbana e suburbana	Riduzione tempi di percorrenza	Δ(min)	20 - 42
				Variazione dei flussi di persone in strutture di rete ferroviaria oggetto di interventi	Δ(Migliaia viagg. *Km / giorno)	48,5 -366
				Variazione della frequenza dei treni locali verso i nodi principali nell'ora di punta	Δ (treni / ora)	10 -15
				Variazione capacità potenziale in termini di treni	Δ(treni / giorno)	60 -90

Allo scopo di illustrare l'impatto della Misura sulle principali variabili macro-economiche, si riportano, inoltre, (Tabella 49) i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno. L'utilizzo di tale modello consente di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione della Misura. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Le variabili macro-economiche considerate sono: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**Tabella 49 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura II.3**

Misura II.3	INDICATORI DI IMPATTO SOCIO-ECONOMICO					
	Indicatore	Unità di misura	Mezzogiorno (effetto interno)		Centro-Nord (Effetto "Spillover")	Totale Italia
			<i>diretto</i>	<i>indiretto</i>	Totale	
	Produzione Lorda attivata	Meuro	459,31	422,85	882,16	1.019,45
	Valore Aggiunto attivato	Meuro	355,47	256,86	612,33	680,66
	Reddito istituzionale attivato	Meuro	0	780,27	780,27	963,8
	Occupazione attivata	Unità di lavoro	21.194	8.626	29.280	31.699

### V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati (occupazione derivante dall'impiego di manodopera nella fase di realizzazione delle infrastrutture), sia da effetti mediati, conseguenti lo sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al rafforzamento dei servizi di comunicazione. Si rimanda alla tabella suesposta per la quantificazione dell'impatto occupazionale di breve periodo legato alla realizzazione delle opere. Le stime sull'occupazione in fase di cantiere si riferiscono, in primo luogo, all'occupazione diretta, ovvero relativa ai settori produttivi direttamente "attivati" dalle operazioni programmate; in secondo luogo, all'occupazione indiretta, che si determina, attraverso la rete dei legami intersettoriali, negli altri settori produttivi. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dalle operazioni previste nella Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento delle operazioni) saranno effettuate, una volta definiti gli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### V.3.3 Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale

Considerato il valore strategico delle operazioni previste e gli impatti ambientali potenziali legati sia alla fase di cantiere che di esercizio (si rimanda alla valutazione ex-ante ambientale del PON), l'Autorità ambientale nazionale è coinvolta nell'attuazione della Misura nel rispetto del ruolo e delle modalità di coinvolgimento operativo indicati al capitolo "V.2.2. Autorità Ambientali" del PON Trasporti e ulteriormente specificati nel Piano di Cooperazione Sistemica con l'Autorità di Gestione. Tale coinvolgimento, tra l'altro, riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nelle pronunce di compatibilità ambientale, di quanto espressamente previsto nelle direttive comunitarie n.92/43/CEE ("Habitat") e 79/409/CEE (Birds), nonché per le operazioni ricadenti nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali.

Con riferimento a tali direttive, i responsabili delle operazioni, al fine di prevenire possibili infrazioni, sono informati sulla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria proposti e delle Zone di Protezione Speciale istituite o oggetto della procedura di infrazione n. 1993/2165, nonché delle misure di salvaguardia previste da dette direttive.

In particolare, per quanto riguarda la Direttiva 92/43/CEE "habitat", è necessario sottolineare che le autorità italiane hanno notificato la lista dei Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inclusione nella rete NATURA 2000 e che il Ministero dell'Ambiente sarà chiamato a prestare il proprio consenso all'esecuzione di piani e progetti di opere pubbliche nelle aree inserite nella rete Natura 2000, previa valutazione positiva dell'incidenza degli stessi sulla zona in cui intervengono.

Ai fini della selezione delle operazioni, i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5, atti a valutarne l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti sono corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**MISURA III.1 - POTENZIAMENTO E RIQUALIFICAZIONE DI INFRASTRUTTURE PORTUALI A SERVIZIO DEI TRAFFICI COMMERCIALI, DEI COLLEGAMENTI DI CABOTAGGIO E A BREVE RAGGIO.**

<b>SEZIONE I - IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

**I.1 Numero e titolo della Misura**

Misura III.1 - Potenziamento e riqualificazione di infrastrutture portuali a servizio dei traffici commerciali, dei collegamenti di cabotaggio e a breve raggio.

**I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

**I.3 Asse prioritario di riferimento**

Asse III: Sviluppo delle infrastrutture nodali

**I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

315- Porti

**I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Realizzazione di opere pubbliche

**I.6 Descrizione della Misura**

La Misura è finalizzata al potenziamento e all'ammodernamento della dotazione tecnica degli scali meridionali (ivi compresa la connessione porto-territorio), garantendo la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta strutturale e l'adeguamento agli *standard* medi europei, ponendo particolare attenzione alla promozione del trasporto marittimo in alternativa a quello su strada, nonché al rafforzamento dei collegamenti tra i porti.

La Misura è finalizzata al potenziamento e all'ammodernamento delle *infrastrutture portuali* con il duplice obiettivo di rafforzare il ruolo strategico del Mezzogiorno quale piattaforma logistica del Mediterraneo nella dinamica dei traffici mondiali e promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su strada. Di conseguenza le finalità specifiche perseguite attraverso l'attuazione della Misura sono:

- Sviluppo delle autostrade del mare, attraverso la realizzazione di sistemi portuali e di una rete efficiente di terminali di cabotaggio per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le “autostrade del mare”, in conformità con le priorità individuate dalla CE per le reti TEN.
- Completamento e potenziamento dei nodi di transshipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari.
- Sviluppo del grado di connessione e di collaborazione dei porti dei due versanti del bacino adriatico – ionico.
- Interventi di potenziamento delle connessioni porto – territorio.
- Sviluppo del trasporto delle merci pericolose via mare.
- Estensione dell’offerta dei servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità.

Gli interventi della Misura riguardano le infrastrutture *portuali* dei *porti* del Mezzogiorno ricompresi nelle reti TEN, nello SNIT e nello Strumento Operativo.

Le operazioni della Misura riguardano principalmente le seguenti linee di azione:

- miglioramento delle caratteristiche tecniche delle aree e delle infrastrutture portuali, nonché adeguamento della rete dei terminali di cabotaggio e interventi relativi ai fondali (escavo dei fondali, ampliamenti e completamenti di banchine, moli e piazzali portuali);
- completamento e potenziamento dei principali nodi meridionali di *transshipment*, mediante interventi destinati ad accogliere il volume dei traffici in aumento (incremento della dimensione dei navigli, carichi di peso e dimensione crescente, containers e Ro-Ro);
- potenziamento delle connessioni porto-territorio, attraverso interventi di infrastrutturazione retro-portuali e la creazione e ammodernamento di piattaforme logistiche e di itinerari intermodali dotati delle condizioni standard per lo sviluppo del trasporto combinato strada-ferro-mare;
- installazione di sistemi e dispositivi finalizzati a migliorare la sicurezza delle operazioni e del traffico commerciale dei porti, anche in relazione allo scenario delle nuove misure di controllo a livello internazionale instaurato dopo gli eventi dell’11 settembre.

Nel dettaglio, le operazioni riguardano le **infrastrutture portuali** citate nel PON Trasporti ed incluse nel PGTL e nello SNIT e che siano sede di Autorità Portuali.

Nell'ambito della MTR il PON Trasporti ha identificato puntualmente i porti che soddisfano tali caratteristiche: Napoli, Salerno, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Bari, Cagliari - Sarroch, Palermo, Messina, Catania, Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres. In coerenza con tali indicazioni, successivamente al 02 luglio 2004 (Notifica della MTR del PON Trasporti), non possono essere selezionati ulteriori opere su infrastrutture diverse da quelle elencate nel PON e sopra elencate.

## **SEZIONE II – OBIETTIVI DELLA MISURA**

### **II.1 Obiettivi specifici di riferimento**

- 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.*
- 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), prestando attenzione agli effetti sulla finanza pubblica.*

### **II.2 Soggetti destinatari dell'intervento**

Imprese del sistema produttivo meridionale, utenti del servizio di trasporto marittimo in generale.

### **II.3 Copertura geografica**

Regione Campania, Puglia, Sardegna, Sicilia e Calabria.

## **SEZIONE III – PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA**

### **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

La normativa nazionale di riferimento per l'attuazione della Misura III.1 è rappresentata da:

- ✓ Legge 28 Gennaio 1994, n 84, e successive modificazioni ed integrazioni, di “Riordino della legislazione in materia portuale”;
- ✓ Legge 30 Novembre 1998, n 413 che all’articolo 9, comma 1, prevede l’adozione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di un programma di opere infrastrutturali di ampliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti;
- ✓ Legge 109/94 (con successive modifiche ed integrazioni) e relativo regolamento di attuazione, DPR 554/1999 (con successive modifiche ed integrazioni).

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative: a) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; b) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; c) delle Intese Istituzionali di Programma e degli Accordi di Programma Quadro stipulati con le Regioni interessate dell’Obiettivo 1.

### **III.2 Beneficiario finale**

Autorità Portuali.

### **III.3 Amministrazione responsabile**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Aereo – Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna – Divisione DEM 1 - Dirigente pro tempore o suo delegato.

### **III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura**

La Misura prevede la realizzazione di iniziative, a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già definite nei contenuti e nel beneficiario finale.

L’iter procedurale di attivazione della Misura III.1 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni, proposte dalle Autorità Portuali, sono selezionate dalla Divisione DEM 1 della Direzione Generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna (Dipartimento per la Navigazione e il Trasporto Marittimo e Aereo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) in accordo con l’Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

- ✓ Le operazioni selezionate sono attuate dalle Autorità Portuali secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di realizzazione di opere

pubbliche. La Misura prevede progetti eterogenei dal punto di vista del loro processo di attuazione.

La conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### III.5 Criteri di selezione delle operazioni

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);
- **Criteri di priorità** (Tabella 10).

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto. Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

#### 1) ACCESSIBILITÀ

- Contributo alla realizzazione di sistemi portuali in grado di rafforzare il ruolo strategico del Mezzogiorno quale piattaforma logistica del Mediterraneo;
- Contributo al potenziamento dei sistemi portuali delle regioni insulari del mezzogiorno per assicurarne la continuità territoriale con il continente.

#### 2) RIEQUILIBRIO MODALE

- Ammodernamento e potenziamento infrastrutturale dei principali nodi meridionali di transhipment per accogliere volumi di traffici (container) in aumento (Gioia Tauro, Taranto, Cagliari);
- Contributo allo sviluppo del traffico di cabotaggio per realizzare una rete di nodi di interscambio connessi ai principali bacini di traffico.

#### 3) INTERMODALITÀ

- Azioni infrastrutturali e organizzative, nei porti e nel loro retroterra, per la creazione e ammodernamento di piattaforme logistiche e di itinerari intermodali dotati delle condizioni standard per lo sviluppo del trasporto combinato strada-ferro-mare;
- Potenziamento delle connessioni porto-territorio, con particolare attenzione alle funzioni dei corridoi tirrenico e adriatico, in vista dell'innesto dei corridoi sulle trasversali transeuropee.

#### 4) EFFICIENZA, QUALITÀ E SICUREZZA

- Estensione dell'offerta di servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità;
- Realizzazione di una rete efficiente di terminali di cabotaggio, per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le autostrade del mare come alternativa al trasporto stradale interno e infra-UE.

#### 5) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Adozione di sistemi di monitoraggio degli impatti ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore);
- Minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio e sulle aree soggette a rischio idrogeologico o instabilità costiera, anche in riferimento alla pianificazione di bacino e di area vasta esistente (L.183/89, DL180/98 e successive modifiche);
- Localizzazione delle operazioni atte a minimizzazione le interferenze indotte sulle aree che figurano nella rete "Natura 2000" - (S.I.C. e Z.P.S.) e nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n.993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali);
- Adozione di provvedimenti di stabilizzazione e copertura vegetale delle scarpate, di regimazione delle acque per prevenire fenomeni erosivi utilizzando, ove possibile le tecniche di ingegneria naturalistica;
- Contenimento delle emissioni acustiche in fase di cantiere e in fase di esercizio (integrazione AA);
- Adozione di provvedimenti atti ad assicurare una corretta gestione dei rifiuti prodotti;
- Adozione di provvedimenti di mitigazione dell'impatto ambientale paesaggistico;
- Minimizzazione dell'occupazione di territorio e di superficie marina, in fase di cantiere e di esercizio, valutata in funzione delle condizioni d'uso e della qualità ambientale;
- Contributo al ripristino ambientale di siti (cave e discariche) contaminati o dimessi;
- Contenimento dei movimenti di terra e delle discariche di inerti;
- Grado di inserimento dell'intervento nel sistema trasportistico locale con particolare riferimento alla mobilità urbana per i porti localizzati nelle città;
- Minimizzazione delle interferenze delle opere con i corsi d'acqua e con acque costiere.

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

#### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e

del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e seguenti, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili per le operazioni della Misura, la cui attuazione è disciplinata a livello nazionale dalla Legge n. 109/94 e successive modificazioni (Legge quadro in materia di lavori pubblici) e dal Regolamento di Attuazione della stessa (Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21.12.99), risultano principalmente le seguenti:

- √ spese per le attività di progettazione costi per la elaborazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi);
- √ spese per l'affidamento di appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per indagini geotecniche;
- √ spese per le indennità di espropri ed oneri afferenti, se di pertinenza<sup>45</sup>;
- √ spese per esecuzione dei lavori, degli impianti e delle forniture;
- √ spese per l'acquisizione e installazione dei macchinari, impianti e attrezzature funzionali;
- √ spese per l'acquisizione ed applicazione di nuovi strumenti tecnologici per l'informazione, la realizzazione di banche dati e di reti per il controllo del traffico marittimo e portuale, e per il miglioramento della logistica dei trasporti;
- √ spese per opere civili e per l'acquisto di immobili<sup>46</sup>, ove necessario e nel rispetto dei limiti vigenti<sup>47</sup>;
- √ indennità e contributo dovuti ad enti pubblici e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni finalizzate all'esecuzione delle opere);
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nel regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e seguenti.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e seguenti.

---

<sup>45</sup> In coerenza con la normativa comunitaria (Reg. CE 448/2004) e nazionale (Legge Quadro in materia di lavori pubblici) il limite per l'ammissibilità delle spese relative agli espropri è fissato al 10%.

<sup>46</sup> Le spese relative all'acquisto di immobili sono sottoposte allo stesso limite delle spese per gli espropri (si veda nota precedente).

<sup>47</sup> L'acquisto di beni immobili (edifici già costruiti e terreni su cui si trovano) rappresenta una spesa ammissibile alle condizioni seguenti: il prezzo non superi il valore di mercato; l'immobile sia conforme alla normativa urbanistica vigente al momento della realizzazione, ovvero che sia stato realizzato con titolo legittimo; l'immobile non abbia beneficiato, nel corso dei dieci anni precedenti, di un finanziamento nazionale o comunitario.

### III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure

La Misura III.1, finalizzata al potenziamento e all'ammodernamento della dotazione tecnica degli scali meridionali, garantendo la riqualificazione e la diversificazione dell'offerta strutturale e l'adeguamento agli *standard* medi europei, risulta fortemente complementare rispetto alla Misura I.3, "Potenziamento delle attrezzature finalizzate al miglioramento delle condizioni di sicurezza generale del servizio della navigazione", finalizzata a migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione marittima anche in relazione agli aspetti ambientali e di efficienza gestionale, soprattutto mediante investimenti in innovazione tecnologica.

La Misura III.1 si integra, inoltre, con le altre Misure in cui si articola il Programma in un quadro complessivo di operazioni, appartenenti a differenti modalità di trasporto, finalizzate al conseguimento degli obiettivi strategici previsti per il settore trasporti dall'Asse VI del QCS.

Le operazioni della Misura III.1 interagiscono, altresì, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmate nell'ambito dei POR.

## SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA

### IV.1 Tasso di partecipazione

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 27% per un importo di Euro 55.750.680. La partecipazione pubblica nazionale, pari circa al 73% della spesa totale ammissibile, è a carico del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87 per un valore di Euro 39.199.000 e della Legge 413/98 e del programma delle opere marittime 2003/2005 mediante il D.M. n. 5973 del 16.10.2003 per un importo complessivo di Euro 111.534.320.

**Tabella 50 Piano Finanziario della Misura III.1 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale	Di Cui FdR
MISURA III.1	206.484.000	55.750.680	150.733.320	39.199.000

### IV.2 Previsione di spesa annuale

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 51 Previsioni di spesa annuale - Misura III.1**

Spesa/Anni	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	10.916.092	21.762.709	36.591.572	36.585.748	34.535.341	66.092.539
Obiettivo di spesa	10.916.092	32.678.801	69.270.373	105.856.121	140.391.463	206.484.000

### IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi Progetti

La Misura non include progetti classificabili come Grandi Progetti

**SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI**

#### V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario

La coerenza delle azioni previste dalla Misura rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dalla loro finalizzazione a:

- a) miglioramento delle caratteristiche tecniche delle aree e delle infrastrutture portuali, nonché adeguamento della rete dei terminali di cabotaggio e interventi relativi ai fondali;
- b) completamento e potenziamento dei principali nodi meridionali di *transshipment*, mediante interventi destinati ad accogliere il volume dei traffici in aumento;
- c) potenziamento delle connessioni porto-territorio, attraverso interventi di infrastrutturazione retro-portuali e la creazione e ammodernamento di piattaforme logistiche e di itinerari intermodali dotati delle condizioni standard per lo sviluppo del trasporto combinato strada-ferro-mare;
- d) installazione di sistemi e dispositivi finalizzati a migliorare la sicurezza delle operazioni e del traffico commerciale dei porti, anche in relazione allo scenario delle nuove misure di controllo a livello internazionale instaurato dopo gli eventi dell'11 settembre.

Le azioni contemplate dalla Misura in oggetto contribuiscono in modo diretto al conseguimento degli obiettivi specifici (50, e 54) mediante i quali viene raggiunto l'obiettivo globale dell'Asse III del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento diretto tra l'obiettivo globale dell'Asse III e gli obiettivi di: riequilibrio modale, intermodalità, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi

strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

## **V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

### *Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

### *Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti" definiti dall'Asse VI del QCS - Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

### *Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

### *Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle della Misura I.3 nonché del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

### *Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarietà, sono selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)

Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGTL (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001.

➤ Inclusione delle operazioni nella rete TEN.

Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).

➤ Attuazione di IIP e APQ.

Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).

➤ Cantierabilità delle operazioni.

Sono prioritarie operazioni cantierate, o, comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.

➤ Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.

Si intendono garantire l'efficacia e l'efficienza delle operazioni, nonché l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.

➤ Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.

Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

*Priorità trasversali*

➤ Sostenibilità ambientale

La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche e della normativa ambientale<sup>48</sup>. Le operazioni infrastrutturali sono state progettate e realizzate nel rispetto delle disposizioni sulla VIA (direttive 85/337/CEE e 97/11/CE) e sulla "Valutazione d'incidenza" (art.5, DPR 8.9.1997, n.357), con l'obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale.

Le operazioni sono selezionate in funzione dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/2/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA e nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno" predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999.

➤ Occupazione

---

<sup>48</sup> La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 52 riporta gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi *target* della Misura.

La Tabella 53 riporta gli indicatori di risultato della Misura. I valori target saranno definiti a breve termine..

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

**Tabella 52 – Indicatori di realizzazione fisica della Misura III.1**

Misura	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di misura	Valore
Misura III.1	315	Porti commerciali e di pesca	Aree servizi e movimentazione	Superficie	Mq	100.115
			Infrastrutture di collegamento	Lunghezza collegamenti	Km	8,9
			Strutture di attracco (banchine)	Lunghezza banchine	MI	3.990

La definizione del target degli indicatori di realizzazione fisica potrà essere aggiornata in relazione all'andamento del Programma.

**Tabella 53 – Indicatori di risultato della Misura III.1**

INDICATORI DI RISULTATO					
<i>Indicatore</i>	Unità di Misura	Valore	<i>Indicatore</i>	Unità di Misura	Valore
<i>Variazione movimento passeggeri annuo</i>	$\Delta$ %(N°/anno)		<i>Variazione linee di navigazione che fanno scalo</i>	$\Delta$ (N°)	
<i>Variazione dei volumi di merci in entrata e in uscita dalle strutture portuali oggetto di intervento</i>	$\Delta$ (Tonn/anno)		<i>Variazione area stoccaggio merci</i>	$\Delta$ (mq)	
<i>Variazione TEU'S</i>	$\Delta$ %(N°/anno)		<i>Variazione capacità di accosto</i>	$\Delta$ (ml)	
<i>Variazione delle merci trasportate su container rispetto alle merci totali per anno</i>	$\Delta$ (%)		<i>Incremento superfici per lavori di riparazioni navali</i>	$\Delta$ (mq)	

Allo scopo di illustrare l'impatto della Misura sulle principali variabili macro-economiche, si riportano, inoltre, (Tabella 54) i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno. L'utilizzo di tale modello consente di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione della Misura. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Le variabili macro-economiche considerate sono: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**Tabella 54 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura III.1**

	INDICATORI DI IMPATTO SOCIO - ECONOMICO						
	Indicatore	Unità di Misura	Mezzogiorno (Effetto interno)			Centro - Nord (Effetto "Spillover")	Totale Italia
			diretto	indiretto	Totale		
Misura III.1	Produzione lorda attivata	Meuro	235,65	216,94	452,59	70,44	523,03
	Valore aggiunto attivato	Meuro	182,37	131,78	314,15	35,05	349,2
	Reddito istituzionale attivato	Meuro	0	400,31	400,31	94,16	494,47
	Occupazione attivata	Unità di Lavoro	10.874	4.425	15.299	948	16.247

### *V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali*

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati (occupazione derivante dall'impiego di manodopera nella fase di realizzazione delle infrastrutture), sia da effetti mediati, conseguenti lo sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al rafforzamento dei servizi di comunicazione. Si rimanda alla tabella suesposta per la quantificazione dell'impatto occupazionale di breve periodo legato alla realizzazione delle opere. Le stime sull'occupazione in fase di cantiere si riferiscono, in primo luogo, all'occupazione diretta, ovvero relativa ai settori produttivi direttamente "attivati" dalle operazioni programmate; in secondo luogo, all'occupazione indiretta, che si determina, attraverso la rete dei legami intersettoriali, negli altri settori produttivi. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dalle operazioni previste nella Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento delle operazioni) saranno effettuate, una volta definiti gli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### *V.3.3 Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale*

Considerato il valore strategico delle operazioni previste e gli impatti ambientali potenziali legati sia alla fase di cantiere che di esercizio (si rimanda alla valutazione ex-ante ambientale del PON), l'Autorità ambientale nazionale è coinvolta nell'attuazione della Misura nel rispetto del ruolo e delle modalità di coinvolgimento operativo indicati al capitolo "V.2.2. Autorità Ambientali" del PON Trasporti e ulteriormente specificati nel Piano di Cooperazione Sistemica con l'Autorità di Gestione. Tale coinvolgimento, tra l'altro, riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nelle pronunce di compatibilità ambientale, di quanto espressamente previsto nelle direttive comunitarie n.92/43/CEE ("Habitat") e 79/409/CEE ("Birds"), nonché per le operazioni ricadenti nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali.

Con riferimento a tali direttive, i responsabili delle operazioni, al fine di prevenire possibili infrazioni, sono informati sulla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria proposti e delle Zone di Protezione Speciale istituite o oggetto della procedura di infrazione n. 1993/2165, nonché delle misure di salvaguardia previste da dette direttive.

In particolare, per quanto riguarda la Direttiva 92/43/CEE "habitat", è necessario sottolineare che le autorità italiane hanno notificato la lista dei Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inclusione nella rete NATURA 2000 e che il Ministero dell'Ambiente sarà chiamato a prestare il proprio consenso all'esecuzione di piani e progetti di opere pubbliche nelle aree inserite nella rete Natura 2000, previa valutazione positiva dell'incidenza degli stessi sulla zona in cui intervengono.

Ai fini della selezione delle operazioni, i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5 e alla valutazione dell'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti sono corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera

## **MISURA III. 2 – POTENZIAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI AIR SIDE E LAND SIDE**

<b>SEZIONE I – IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

### **I.1 Numero e titolo della Misura**

Misura III. 2 – Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali *Air side* e *Land side*

### **I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

### **I.3 Asse prioritario di riferimento**

Asse III: Sviluppo delle infrastrutture nodali

### **I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

314- Aeroporti

### **I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Realizzazione di opere pubbliche

### **I.6 Descrizione della Misura**

La Misura è finalizzata a:

- integrare a sistema i principali terminali aeroportuali, organicamente collegati ai terminali e agli hub nazionali e internazionali;
- adeguare la dotazione infrastrutturale degli aeroporti del Mezzogiorno ai livelli di traffico presenti ed attesi risolvendo i problemi di congestione tipici di alcuni scali;
- aumentare la qualità dei servizi offerti, garantendo adeguati livelli di sicurezza e promovendo soluzioni che favoriscano la sostenibilità ambientale;
- promuovere, per gli aeroporti di livello regionale, sistemi aeroportuali regionali, che tengano conto delle potenzialità di sviluppo del settore e all'interno dei quali ciascun aeroporto veda valorizzata una propria vocazione (passeggeri di linea, eventualmente distinti fra breve/medio e lungo raggio, charter, merci), favorendo le sinergie e le connesse economie di specializzazione che ne derivano;

- garantire accessibilità alle aree insulari più periferiche, potenziando le infrastrutture aeroportuali, al fine di mantenere e sviluppare i mezzi di trasporto destinati a compensare lo svantaggio rappresentato dalla situazione periferica di alcune aree territoriali, favorendone l'accessibilità, in linea con gli orientamenti della CE in materia di reti transeuropee di trasporto, che indicano, tra le priorità, lo sviluppo delle infrastrutture che consentono di collegare le regioni periferiche alle regioni centrali dell'Unione. Si fa riferimento, in particolare agli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa, entrambi classificati, nell'ambito degli aeroporti appartenenti alle RETI TEN, come "punti di collegamento regionale".

Le tipologie di intervento previste all'interno di tale Misura sono:

- ✓ Interventi sulle infrastrutture di volo (air-side)
  - a) Potenziamento infrastrutture di volo (piste, vie di rullaggio, piazzali di sosta aeromobili, ecc.);
  - b) Azioni per la mitigazione degli impatti ambientali (acustici), compresi sistemi di monitoraggio ecc.
  
- ✓ Interventi sulle infrastrutture aeroportuali (land-side)
  - a) Nuove aerostazioni passeggeri;
  - b) Ampliamento e ristrutturazione aerostazioni passeggeri;
  - c) Costruzione e/o ampliamento parcheggi auto e viabilità aeroportuale;
  - d) Adeguamento strutture civili ed impianti tecnologici ed informatici;
  - e) Sistemi controllo bagagli;
  - f) Azioni finalizzate al miglioramento della sicurezza e della qualità dei servizi offerti all'utenza.

Gli aeroporti del Mezzogiorno sui quali intervenire sono individuati tra quelli compresi nelle reti TEN e nello Strumento Operativo sulla base dell'entità del traffico complessivo di passeggeri e merci, della presenza di collegamenti diretti (point to point), della dimensione intercontinentale, europea, nazionale (effetto hub) e della capacità di autonomia finanziaria (per gli investimenti e l'esercizio).

La selezione dei progetti è effettuata in conformità con gli obiettivi, le strategie, le linee di intervento, le indicazioni del paragrafo "Articolazione degli interventi in funzione degli obiettivi globali" e gli indirizzi per la definizione dei criteri di selezione riportati nel paragrafo 2.5 del PON Trasporti e dalle condizioni di attuazione stabilite nell'ambito del QCS.

Per il sistema aeroportuale meridionale, in linea con quanto previsto nello *Strumento Operativo* e nel *PON*, sono cofinanziati le operazioni relative agli aeroporti di Napoli, Catania, Palermo, Cagliari, Bari, individuati quali poli principali del sistema. Tali poli appartenenti alla rete aeroportuale dello SNIT attuale, costituiscono un sistema territorialmente coordinato ai fini del bacino di utenza servito, quale connessione al continente europeo, nonché si propongono, in termini di flessibilità generale, quale miglioramento di servizio all'utenza.

Possono, inoltre, beneficiare dei finanziamenti della Misura i seguenti sistemi aeroportuali di valenza regionale:

- Regione Calabria. Aeroporti di: Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotone;
- Regione Sardegna. Aeroporti di: Olbia, Alghero;
- Regione Puglia. Aeroporti di: Brindisi;
- Regione Sicilia. Aeroporti di: Pantelleria, Lampedusa e Trapani.

Gli aeroporti di Crotone, Pantelleria e Lampedusa non appartengono al momento alla rete aeroportuale dello SNIT attuale, pur facendo parte della rete TEN T attuale e/o della proposta di integrazione della stessa<sup>49</sup>.

In particolare, in coerenza con gli orientamenti della CE in materia di reti transeuropee di trasporto, che indicano, tra le priorità, lo sviluppo di infrastrutture che consentono di collegare le regioni periferiche alle regioni centrali dell'Unione, si evidenzia che gli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa sono entrambi classificati nell'ambito degli aeroporti appartenenti alle RETI TEN T come "punti di collegamento regionale".

Nella versione precedente alla revisione di metà periodo del PON Trasporti era prevista la possibilità di investire anche sugli aeroporti di Grumento e Taranto<sup>50</sup>, dopo

---

<sup>49</sup> La Decisione CE n. 1682/96 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti fornisce la definizione, all'art. 13, degli aeroporti di interesse comunitario, e, per questi, prescrive precisi meccanismi di selezione. In particolare, il riferimento è all'Allegato II della Decisione, che individua 3 categorie di aeroporti: punti di collegamenti internazionali; punti di collegamento comunitari; punti di collegamento regionali. Il 6 novembre 2001, la Commissione ha trasmesso una proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica la decisione 1692/96/CE in materia di orientamenti comunitari per lo sviluppo delle reti transeuropee dei trasporti. Tale proposta, in fase di discussione al Parlamento e al Consiglio, comprende, tra le priorità, lo sviluppo delle infrastrutture che consentono di collegare le regioni periferiche alle regioni centrali dell'Unione. Gli aeroporti delle Regioni italiane Obiettivo 1 sono riconosciuti, nell'ambito delle "Linee Guida della CE per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto (TEN)", come aeroporti di interesse comunitario, di cui alcuni qualificati come "punti di collegamento comunitari" ed altri "aeroporti di collegamento regionale".

Le indicazioni della CE sono state recepite nel Complemento di Programmazione del PON Trasporti 2000-2006. In tal senso, è ripresa la lettera della Decisione della CE, in base alla quale, per "sistemi aeroportuali regionali" si intendono gli "aeroporti di collegamento regionale o punti di accesso alla rete". In particolare, sono "punti di collegamento comunitari": Napoli Capodichino, Bari Palese, Olbia, Catania, Palermo. Sono, invece, individuati come "aeroporti di collegamento regionali": Foggia, Brindisi, Crotone, Lamezia Terme, Reggio Calabria, Trapani, Pantelleria, Lampedusa, Tortoli, Alghero.

la revisione di metà periodo (2 luglio 2004) in coerenza con gli obiettivi di concentrazione degli investimenti non potranno essere identificati ulteriori interventi su Taranto e Grumento.<sup>51</sup>

## SEZIONE II – OBIETTIVI DELLA MISURA

### II.1 Obiettivi specifici di riferimento

- 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.*
- 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.).*

### II.2 Soggetti destinatari dell'intervento

Imprese del sistema produttivo meridionale, utenti del servizio di trasporto aereo in generale.

### II.3 Copertura geografica

Regioni dell'Obiettivo 1: Calabria, Campania, Puglia, Sicilia, Basilicata e Sardegna.

---

<sup>50</sup> Nel testo del PON Trasporti e del CdP prima della MTR era riportata la seguente frase "Potranno, infine, essere oggetto di intervento gli aeroporti di Grumento e di Taranto già citati nel PGTL in quanto beneficiari di finanziamenti statali negli ultimi anni".

<sup>51</sup> Sintesi delle decisioni assunte dal CdS del PON T del 09.12.2004 (verbale del 18.01.05 protocollo n.161). Si precisa che comunque la Misura III.2 non ha selezionato operazioni relativamente ai citati aeroporti di Grumento e Taranto.

### **SEZIONE III – PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA**

#### **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

La normativa nazionale di riferimento per l'attuazione della Misura III.2 è rappresentata da:

- ✓ Decreto Legislativo n. 250 del 25 Luglio 1997, istitutivo dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC);
- ✓ Statuto dell'ENAC, deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 2 Febbraio 1999 ed approvato con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 3 Giugno 1999;
- ✓ Contratto di Programma del 12 Ottobre 2000 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ENAC;
- ✓ Legge 135/1997;
- ✓ Piani di sviluppo aeroportuali;
- ✓ Legge 109/94 (con successive modifiche ed integrazioni) e relativo regolamento di attuazione, DPR 554/1999 (con successive modifiche ed integrazioni).
- ✓ Direttiva 2004/18/CE, relativa al coordinamento delle procedure di aggiudicazione degli appalti pubblici di lavori, di forniture e di servizi.

Le operazioni previste dalla Misura sono attuative a) del Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del gennaio 2001; b) dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno del marzo 2001; c) delle Intese Istituzionali di Programma e degli Accordi di Programma Quadro stipulati o da stipulare con le Regioni interessate dell'Obiettivo 1.

#### **III.2 Beneficiario finale**

Ente Nazionale Aviazione Civile (ENAC) e Società di Gestione Aeroportuali

#### **III.3 Amministrazioni responsabili**

ENAC - Direzione Generale - Servizio Studi e Programmazione - Ufficio Aeroporti e Trasporto Aereo - Capo Ufficio pro tempore o suo delegato.

#### **III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura**

La Misura prevede la realizzazione di iniziative, a regia Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già definite nei contenuti e nel beneficiario finale.

L'iter procedurale di attivazione della Misura III.2 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate dall'ENAC in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 cui si rimanda.

Una descrizione più accurata del processo di programmazione delle operazioni adottato dall'ENAC è riportato nell'Allegato 5 del PON Trasporti.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

- ✓ Le operazioni selezionate sono attuate dalle Società di Gestione Aeroportuali e dall'ENAC (mediante la propria struttura organizzativa) secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di realizzazione di opere pubbliche. La Misura prevede progetti eterogenei dal punto di vista del loro processo di attuazione.

La conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### III.5 Criteri di selezione delle operazioni

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9);
- **Criteri di priorità generali** (Tabella 10) e **specifici**.

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto, Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

#### 1) ACCESSIBILITA'

- Adeguamento della capacità operativa degli scali in relazione ai livelli di traffico presenti ed attesi;
- Valorizzazione della vocazione degli scali (passeggeri di linea, eventualmente distinti fra breve/medio e lungo raggio, charter, merci) per promuovere sistemi aeroportuali regionali o attinenti lo stesso bacino di traffico;

- Capacità di migliorare il grado di accessibilità del territorio di riferimento in relazione all'entità del finanziamento concesso;
- Contributo al potenziamento dei sistemi aeroportuali delle regioni insulari del mezzogiorno per assicurarne la continuità territoriale con il continente.

### 3) EFFICIENZA E QUALITA'

- Interventi mirati ad aumentare i livelli di sicurezza delle infrastrutture aeroportuali (land-side ed air-side).
- Capacità di migliorare la qualità complessiva dei servizi offerti dalle strutture aeroportuali

### 4) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Capacità di introdurre tecnologie avanzate per il controllo e la prevenzione dell'inquinamento acustico e atmosferico;
- Adozione di sistemi di monitoraggio degli impatti ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore).
- Adozione di provvedimenti di stabilizzazione e copertura vegetale delle scarpate, di regimazione delle acque per prevenire fenomeni erosivi utilizzando, ove possibile le tecniche di ingegneria naturalistica;
- Localizzazione delle interventi atti a minimizzare le interferenze indotte sulle aree che figurano nella rete "Natura 2000" - S.I.C. e Z.P.S.) e nelle aree protette comprese nel 3° aggiornamento elenco ufficiale delle aree naturali protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali;
- Contributo alla minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche e purchè non sia incrementato il rischio idrogeologico del territorio anche in riferimento alla pianificazione di bacino e di area vasta esistente (L. 183/89, DL 180/98 e successive modifiche);
- Contenimento delle emissioni acustiche in fase di cantiere e in fase di esercizio;
- Contenimento dei movimenti di terra e delle discariche di inerti;
- Adozione di provvedimenti atti ad assicurare una corretta gestione dei rifiuti prodotti;
- Minimizzazione della sottrazione del territorio, valutata in funzione delle condizioni d'uso e della qualità ambientale;
- Contenimento delle modifiche di regime dei corpi idrici superficiali;
- Contenimento dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico mediante interventi volti a ridurre la durata delle fasi di avvicinamento e decollo.

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e seguenti, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili per le operazioni previste nella Misura, la cui attuazione è disciplinata a livello nazionale dalla Legge n. 109/94 e successive modificazioni (Legge quadro in materie di lavori pubblici) e dal Regolamento di Attuazione della stessa (Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21.12.99), risultano principalmente le seguenti:

- √ spese per le attività di progettazione (quali, ad esempio, costi del responsabile unico del procedimento, riconosciuti, ai sensi della normativa comunitaria vigente, nel limite dell'1% e delle strutture di supporto tecnico-amministrativo; costi per la elaborazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi);
- √ spese per l'affidamento di appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi della commissione giudicatrice, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per indagini geologiche e geotecniche;
- √ spese per le indennità di espropri ed oneri afferenti, se di pertinenza<sup>52</sup>;
- √ spese per esecuzione dei lavori, degli impianti e delle forniture;
- √ spese per l'acquisizione e installazione dei macchinari, impianti e attrezzature funzionali;
- √ indennità e contributo dovuti ad enti pubblici e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni finalizzate all'esecuzione delle opere);
- √ spese per opere civili e per l'acquisto di immobili<sup>53</sup>, ove necessario e nel rispetto dei limiti vigenti<sup>54</sup>;
- √ spese per garanzie fideiussorie assicurative o bancarie<sup>55</sup>;
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nel regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e seguenti.

---

52 In coerenza con la normativa comunitaria (Reg. CE 448/2004) e nazionale (Legge Quadro in materia di lavori pubblici) il limite per l'ammissibilità delle spese relative agli espropri è fissato al 10%.

53 Le spese relative all'acquisto di immobili sono sottoposte allo stesso limite delle spese per gli espropri (si veda nota precedente)

54 L'acquisto di beni immobili (edifici già costruiti e terreni su cui si trovano) rappresenta una spesa ammissibile alle condizioni seguenti: il prezzo non superi il valore di mercato; l'immobile sia conforme alla normativa urbanistica vigente al momento della realizzazione, ovvero che sia stato realizzato con titolo legittimo; l'immobile non abbia beneficiato, nel corso dei dieci anni precedenti, di un finanziamento nazionale o comunitario.

55 Le spese per garanzie fideiussorie o bancarie sono ammissibili purchè strettamente correlate all'esecuzione delle opere e discendenti da obblighi di legge in capo al beneficiario finale

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e seguenti.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure**

La Misura III.2, finalizzata al potenziamento delle infrastrutture di volo, è complementare rispetto alla Misura I.4, che prevede operazioni di natura tecnologica di supporto alla navigazione aerea. Entrambe le Misure, rispettivamente a titolarità ENAC (Misura III.2) ed ENAV (Misura I.4), tengono conto, infatti, dei seguenti aspetti tematici: sicurezza, operatività, ambiente e qualità del servizio.

La Misura III.2 si integra, inoltre, con le altre Misure in cui si articola il Programma in un quadro complessivo di operazioni, appartenenti a differenti modalità di trasporto, finalizzate al conseguimento degli obiettivi strategici previsti per il settore trasporti dall'Asse VI del QCS.

Le operazioni della Misura III.2 interagiscono, altresì, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmate nell'ambito dei POR.

## **SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA**

### **IV.1 Tasso di partecipazione**

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 39,677% per un valore di Euro 148.659.692. La partecipazione pubblica nazionale, pari circa al 60,323% della spesa totale ammissibile, a carico del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87.

**Tabella 55 Piano Finanziario della Misura II.2 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale (FdR)
Misura III.2	374.674.816	148.659.692	226.015.124

### **IV.2 Previsione di spesa annuale**

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 56 Previsioni di spesa annuale - Misura III.2**

Spesa/Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	861.897	7.416.049	24.030.767	40.000.000	71.063.753	76.146.585	65.230.450	54.553.305	35.372.010
Obiettivo di spesa	861.897	8.278.036	32.989.111	79.308.803	150.372.556	226.519.141	291.749.591	346.302.896	374.674.816

### IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi Progetti

La Misura<sup>56</sup> include progetti classificabili come Grandi Progetti. Nel corso del periodo di programmazione sono stati individuati come tali i seguenti:

- Aeroporto di Catania - ampliamento aerostazione passeggeri.

Le decisioni della CE in merito al cofinanziamento dei Grandi Progetti sono riportate in Allegato 3.

## SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI

### V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario

La coerenza delle azioni previste dalla Misura rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dalla loro finalizzazione a:

- Integrare a sistema i principali terminali aeroportuali, organicamente collegati ai terminali e agli hub nazionali e internazionali;
- Adeguare la dotazione infrastrutturale degli aeroporti del Mezzogiorno ai livelli di traffico presenti ed attesi risolvendo i problemi di congestione tipici di alcuni scali;
- Aumentare la qualità dei servizi offerti, garantendo adeguati livelli di sicurezza e promuovendo soluzioni che favoriscano la sostenibilità ambientale;
- Promuovere, per gli aeroporti di livello regionale, sistemi aeroportuali regionali, che tengano conto delle potenzialità di sviluppo del settore e all'interno dei quali ciascun aeroporto veda valorizzata una propria vocazione (passeggeri di linea, eventualmente distinti fra breve/medio e lungo raggio, charter, merci), favorendo le sinergie e le connesse economie di specializzazione che ne derivano,.
- Garantire accessibilità alle aree insulari più periferiche, potenziando le infrastrutture aeroportuali, al fine di mantenere e sviluppare i mezzi di trasporto destinati a compensare lo svantaggio rappresentato dalla situazione

<sup>56</sup> Si fa riferimento alle liste di progetti attualmente selezionate.

periferica di alcune aree territoriali , favorendone l'accessibilità, in linea con gli orientamenti della CE in materia di reti transeuropee di trasporto, che indicano, tra le priorità, lo sviluppo delle infrastrutture che consentono di collegare le regioni periferiche alle regioni centrali dell'Unione. Si fa riferimento, in particolare agli aeroporti di Pantelleria e Lampedusa, entrambi classificati, nell'ambito degli aeroporti appartenenti alle RETI TEN, come "punti di collegamento regionale".

Le azioni contemplate dalla Misura in oggetto contribuiscono in modo diretto al conseguimento degli obiettivi specifici (50 e 53) mediante i quali viene raggiunto l'obiettivo globale dell'Asse III del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento diretto tra l'obiettivo globale dell'Asse III e gli obiettivi di: riequilibrio modale, intermodalità, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

## **V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

### *Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

### *Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti" definiti dall'Asse VI del QCS - Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

### *Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

### *Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle delle Misure I.4 e II.3, nonché del grado di

integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

*Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarità, sono selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)  
Le operazioni devono essere incluse nel PGTL (*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001;
- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.  
Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).
- Attuazione di IIP e APQ.  
Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).
- Cantierabilità delle operazioni.  
Sono prioritarie operazioni cantierate, , comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.
- Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.  
L'efficacia ed efficienza delle operazioni, e l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.  
Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

Tale funzionalità è, tra l'altro, coerente con le priorità identificate dal GLT nell'ambito del QCS, in particolare, relative all'approfondimento del ruolo degli aeroporti regionali in quanto sistema, anche al fine di ottimizzare i finanziamenti pubblici in materia, come descritto nel paragrafo 2.2.1.1 del PON Trasporti.

Gli interventi previsti nella Misura sono riferiti agli aeroporti ricompresi nelle reti TEN, nello SNIT e individuati nello strumento operativo per il Mezzogiorno.

Tali operazioni saranno, inoltre, coerenti con le priorità identificate dal GLT nell'ambito del QCS, in particolare, relative, all'approfondimento del ruolo degli aeroporti regionali in quanto sistema, anche al fine di ottimizzare i finanziamenti pubblici in materia.

Per quanto riguarda gli aeroporti di livello regionale, dovrà essere verificata entro il periodo di programmazione (31.12.2006) la coerenza degli interventi con gli indirizzi

specifici in materia, definiti anche con l'ausilio del Gruppo Lavoro "Trasporti" del QCS Obiettivo 1, al fine di garantire lo sviluppo equilibrato dei singoli sistemi aeroportuali regionali in funzione della reale domanda di trasporto.

*Priorità trasversali*

➤ Sostenibilità ambientale

La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche ambientali, in particolare della normativa comunitaria in materia di sostenibilità ambientale, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e tutela della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione agli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto)<sup>57</sup>. Le operazioni infrastrutturali sono progettate e realizzate nel rispetto delle disposizioni sulla VIA (direttive 85/337/CEE e 97/11/CE) e sulla "Valutazione d'incidenza" (art.5, DPR 8.9.1997, n.357), con l'obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale.

Le operazioni sono selezionate in funzione dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/2/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA e nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno" predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999.

➤ Occupazione

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 57 e la Tabella 58 riportano gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi target della Misura.

Gli indicatori di risultato e i relativi target sono riportati nella Tabella 59.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

---

57 La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

**Tabella 57 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura III.2**

Misura III.2	Cod. UE	Tipologia progetti	Sottotipologia	Indicatori di realizzazione fisica	Unità di Misura	Target ( a fine programma)
	314	Aeroporti	Area servizi e movimentazione	Superficie infrastrutturata	Mq	455.700
			Strutture logistiche	Superficie infrastrutturata	Mq	192.322
			Spese per manovra e decollo	Superficie infrastrutturata	Mq	2.400.637
			Interventi tecnologici e sistemi informativi	Interventi conclusi	n	23

**Tabella 58- Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura III.2**

Misura III.2	Cod. UE	Tipologia progetti	Sottotipologia	Indicatori di realizzazione fisica	Unità di Misura	Target ( a fine programma)
	314	Aeroporti	Interventi tecnologici e sistemi informativi	Interventi avviati	n	23

La definizione del target degli indicatori di realizzazione fisica potrà essere variata in relazione all'andamento del Programma.

**Tabella 59 - Indicatori di risultato della Misura III.2**

<b>Indicatore</b>	<b>Unità di Misura</b>	<b>Valore</b>
Variazione movimento passeggeri annuo	Δ %	37%
Variazione del numero di destinazioni raggiungibili per via aerea con servizi regolari dall'area di riferimento	Δ %	40%
Indice della qualità del servizio	Δ%	43%
Indice della percezione di sicurezza	Δ%	15%

**Allo scopo di illustrare l'impatto della Misura sulle principali variabili macro-economiche, si riportano, inoltre, (**

Tabella 60) i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno. L'utilizzo di tale modello consente di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione della Misura. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Le variabili macro-economiche considerate sono: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**Tabella 60 – Indicatori di impatto socio – economico della Misura III.2**

Indicatore	Unità di Misura	Mezzogiorno (effetto interno)			Centro Nord (effetto spill over)	Totale Italia
		Diretto	Indiretto	Totale		
Produzione lorda attivata	Meuro	364,82	335,86	700,68	109,05	809,73
Valore aggiunto attivato	Meuro	282,35	204,02	486,37	54,27	540,64
Reddito istituzionale attivato	Meuro	0	619,75	619,75	145,78	765,53
Occupazione attivata	Unità di lavoro	16.834	6.851	23.686	1.468	25.154

### V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati (occupazione derivante dall'impiego di manodopera nella fase di realizzazione delle infrastrutture), sia da effetti mediati, conseguenti lo sviluppo delle attività produttive e turistiche connesso al rafforzamento dei servizi di comunicazione. Si rimanda alla tabella suesposta per la quantificazione dell'impatto occupazionale di breve periodo legato alla realizzazione delle opere. Le stime sull'occupazione in fase di cantiere si riferiscono, in primo luogo, all'occupazione diretta, ovvero relativa ai settori produttivi direttamente "attivati" dalle operazioni programmate; in secondo luogo, all'occupazione indiretta, che si determina, attraverso la rete dei legami intersettoriali, negli altri settori produttivi. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dalle operazioni previste nella Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento delle operazioni) saranno effettuate, una volta definiti gli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### V.3.3 Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale

Considerato il valore strategico delle operazioni previste e gli impatti ambientali potenziali legati sia alla fase di cantiere che di esercizio (si rimanda alla valutazione ex-ante ambientale del PON), l'Autorità ambientale nazionale è coinvolta nell'attuazione della Misura nel rispetto del ruolo e delle modalità di coinvolgimento operativo indicati al capitolo "V.2.2. Autorità Ambientali" del PON Trasporti e ulteriormente specificati nel Piano di Cooperazione Sistemica con l'Autorità di Gestione. Tale coinvolgimento, tra l'altro, riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nelle pronunce di compatibilità ambientale, di quanto espressamente previsto nelle direttive comunitarie n.92/43/CEE ("Habitat") e 79/409/CEE (Birds), nonché per le operazioni ricadenti nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali.

Con riferimento a tali direttive, i responsabili delle operazioni, al fine di prevenire possibili infrazioni, sono informati sulla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria proposti e delle Zone di Protezione Speciale istituite o oggetto della procedura di infrazione n. 1993/2165, nonché delle misure di salvaguardia previste da dette direttive.

In particolare, per quanto riguarda la Direttiva 92/43/CEE "habitat", è necessario sottolineare che le autorità italiane hanno notificato la lista dei Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inclusione nella rete NATURA 2000 e che il Ministero dell'Ambiente è chiamato a prestare il proprio consenso all'esecuzione di piani e progetti di opere pubbliche nelle aree inserite nella rete Natura 2000, previa valutazione positiva dell'incidenza degli stessi sulla zona in cui intervengono.

Ai fini della selezione delle operazioni, i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie e alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5, atti a valutare l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti sono corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

## MISURA III.3 - SVILUPPO DELLE INFRASTRUTTURE NODALI FINALIZZATE ALL'INTERMODALITÀ DELLE MERCI

<b>SEZIONE I - IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

### I.1 Numero e titolo della Misura

Misura III.3 - Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all'intermodalità delle merci

### I.2 Fondo strutturale interessato

FESR

### I.3 Asse prioritario di riferimento

Asse III: Sviluppo delle infrastrutture nodali

### I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE

318 - Trasporti Multimodali

### I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale

Realizzazione di opere pubbliche

### I.6 Descrizione della Misura

La Misura intende contribuire alla creazione della rete nazionale delle infrastrutture intermodali (rete dei "centri merci"). Il nuovo Piano di settore, previsto espressamente dal PGTL e dallo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, dovrà definire l'assetto a regime della rete di interesse nazionale individuando anche quelle infrastrutture trasportistiche complementari e di supporto agli interporti, al fine di indirizzare le nuove iniziative verso la razionalizzazione del trasporto delle merci ed il riequilibrio modale attraverso una armonica rete nazionale di infrastrutture intermodali nell'ottica della sostenibilità ambientale.

In particolare, la Misura mira a:

- promuovere la competitività del sistema economico meridionale e nazionale attraverso la razionalizzazione del sistema logistico;
- contribuire al decongestionamento delle aree metropolitane, attraverso la razionalizzazione dei sistemi distributivi;

- promuovere la sicurezza della circolazione e la qualità dell’ambiente attraverso modalità di trasporto alternative alla “strada” prendendo in dovuta considerazione i problemi del trasporto delle merci pericolose;
- migliorare l’integrazione fra le diverse modalità di trasporto puntando anche sulle infrastrutture intermodali esistenti;
- razionalizzare il sistema produttivo-distributivo migliorando la qualità dei servizi offerti.

Le linee programmatiche desunte dal PGTL e dallo Strumento Operativo possono essere riassunte nei seguenti punti:

- Realizzazione e completamento degli interporti già definiti e ammessi al beneficio delle provvidenze disposte sia con la legge 240/90 che con le leggi di sostegno alle aree depresse.
- Individuazione delle aree carenti di dotazione infrastrutturale interportuale in riferimento alla domanda di movimentazione delle merci.
- Individuazione delle località in cui le problematiche inerenti al traffico merci possono essere risolte attraverso la realizzazione di infrastrutture intermodali minori quali piattaforme logistiche, centri intermodali, ecc.
- Regolamentazione sia delle risorse finanziarie da destinare alle strutture appena descritte, che delle procedure per l’individuazione delle iniziative.
- Realizzazione all’interno delle infrastrutture interportuali di reti informatiche in grado di interconnettersi con la rete nazionale per l’incontro della domanda e dell’offerta di trasporto merci.

## SEZIONE II – OBIETTIVI DELLA MISURA

### II.1 Obiettivi specifici di riferimento

- 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.*
- 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), prestando attenzione agli effetti sulla finanza pubblica.*

## **II.2 Soggetti destinatari dell'intervento**

Imprese del sistema produttivo e commerciale meridionale, utenti di servizi di trasporto combinato in generale.

## **II.3 Copertura geografica**

Regioni dell'Obiettivo 1.

<b>SEZIONE III - PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA</b>
--

## **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

Un programma di interventi per la realizzazione di strutture interportuali è stato avviato con la *Legge 4 agosto 1990, n. 240* che ha autorizzato la contrazione, da parte dei soggetti realizzatori, di mutui, per un volume di investimenti complessivo di 700 miliardi di lire, con contributo dello Stato pari al 5% per ogni semestre e per la durata di 15 anni della spesa per investimenti.

Al fine di potenziare la rete interportuale, la *Legge 23 dicembre 1997, n. 454* ha autorizzato ulteriori contributi quindicennali di lire 10 miliardi di lire annui a decorrere dal 1997, per un volume complessivo attualizzato di finanziamento statale pari a circa 100 miliardi di lire.

Ulteriori limiti di impegno quindicennali sono stati autorizzati dalla *Legge 30 novembre 1998, n. 413* per 21.8 miliardi di lire annui a decorrere dall'anno 1999 e 20 miliardi annui a decorrere dall'anno 2000, per un volume complessivo attualizzato di finanziamento statale pari a circa 413 miliardi di lire.

Ad interventi sulla rete interportuale sono anche state destinate risorse derivanti dagli stanziamenti per le aree depresse, per un totale di circa 213 miliardi di lire così ripartiti: circa 122 miliardi di lire dalla *L. 341/95*, circa 76 miliardi di lire dalla *L. 641/96* e 15 miliardi di lire dalla *L. 135/97*.

Tenuto conto che le attuali procedure non hanno permesso il completo utilizzo delle risorse finanziarie messe a disposizione, va evidenziato che, coerentemente alle previsioni del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), si rende necessario il riordino della normativa vigente in materia di procedure, soggetti e strutture da ammettere a finanziamento statale già previsto dalla Legge n°57 del 5.03.2001, art.24.

### III.2 Beneficiario finale

Enti Locali, Società di Gestione delle Infrastrutture Interportuali ed eventuali altri soggetti compatibili con le modalità di attuazione della Misura.

### III.3 Amministrazioni responsabili

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento dei Trasporti Terrestri- Direzione Generale dei sistemi di trasporto ad impianti fissi - ex TIF 3 Divisione 4 .

### III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura

La Misura prevede la realizzazione di iniziative a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'iter procedurale di attivazione della Misura III.3 si articola in due distinte fasi:

a) Fase 1: Individuazione delle operazioni

Le operazioni sono selezionate dall'amministrazione responsabile della Misura in accordo con l'Autorità di Gestione del Programma, sulla base dei criteri di selezione (ammissibilità e priorità) descritti nella Sezione III.5 (cui si rimanda) in coerenza con il Piano di settore che definisce l'assetto a regime della rete di interesse nazionale tenuto conto degli indirizzi del PGTL e dello Strumento Operativo.

Le operazioni previste per la Misura sono quelle definite per i centri merci ricompresi nello SNIT e nello Strumento Operativo del Mezzogiorno.

Vengono inseriti nello SNIT i centri per il trasporto delle merci che svolgono un ruolo rilevante nel trasporto su scala nazionale ed internazionale. Tali infrastrutture sono state individuate sulla base dello stato attuale sia della realizzazione che della programmazione. Pertanto fanno parte dello SNIT gli interporti così come definiti dalla legge 240/90 cui si aggiungono gli interporti di valenza nazionale<sup>58</sup>.

Essi comprendono due tipologie di infrastrutture:

- Interporti, costituiti da un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque

---

<sup>58</sup> Gli interporti attualmente in attività, in corso di realizzazione o programmati sono i seguenti: Nola-Marcianise, Bari, Area Jonico Salentina, Tito, Pontecagnano, Gioia Tauro, Catania. I centri di interscambio strada-rotaiia in attività, in corso di realizzazione o programmati sono i seguenti: Maddaloni-Marcianise, Bari Ferruccio, Palermo Brancaccio, Catania Bicocca.

comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione.

- Centri di interscambio strada-rotaia, intesi come luogo dove si effettua l'interscambio delle unità di trasporto intermodale tra la modalità ferroviaria e la modalità stradale.

L'individuazione degli interventi avviene secondo i seguenti criteri generali:

- completamento delle infrastrutture interportuali già finanziate;
- individuazione delle aree carenti di dotazione infrastrutturale interportuale;
- individuazione delle località in cui è sufficiente la realizzazione di infrastrutture intermodali complementari.

La selezione dei progetti è effettuata in conformità con i criteri di selezione riportati nella Sezione III.5.

b) Fase 2: Attuazione delle operazioni

Le operazioni selezionate, sono attuate direttamente dalle stazioni appaltanti (Società Attuatrici degli interventi delle Infrastrutture Interportuali) secondo la normativa nazionale e comunitaria in materia di realizzazione di opere pubbliche; la conclusione delle operazioni è coerente con i termini di ammissibilità della spesa e con quanto stabilito nei regolamenti comunitari.

### III.5 Criteri di selezione delle operazioni

Come evidenziato nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I), l'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di criteri di selezione:

- **Criteri di ammissibilità** (Tabella 9)
- **Criteri di priorità generali** (Tabella 10) e **specifici** .

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto.. Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto.

1) RIEQUILIBRIO MODALE

- Massimizzazione dell'entità del traffico merci attraibile;

2) EFFICIENZA E QUALITA'

- Capacità di incidere sulla sicurezza del trasporto merci, in particolare di quelle pericolose, e sulla qualità dell'ambiente attraverso modalità di trasporto alternative alla "strada";
- Capacità di contribuire al decongestionamento delle aree metropolitane, attraverso la razionalizzazione dei sistemi logistici e di distribuzione;
- Capacità di contribuire alla razionalizzazione del sistema produttivo-distributivo del territorio di riferimento;
- Grado di integrazione nell'ambito del sistema trasportistico del territorio di riferimento;
- Capacità di attivare investimenti privati.

### 3) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Adozione di sistemi di monitoraggio degli impatti ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore);
- Contributo alla minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio e purché non sia incrementato il rischio idrogeologico del territorio anche in riferimento alla pianificazione di bacino e di area vasta esistente (L.183/89, DL180/98 e successive modifiche);
- Localizzazione delle operazioni atte a minimizzazione le interferenze indotte sulle aree che figurano nella rete "Natura 2000" - (S.I.C. e Z.P.S.) e nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali;
- Localizzazione delle operazioni su territorio non di pregio (aree incolte, dismesse, ecc.);
- Minimizzazione delle interferenze con il regime idrico superficiale;
- Adozione di provvedimenti di mitigazione dell'impatto ambientale paesaggistico;
- Contenimento delle emissioni acustiche.

Si rimanda infine alla Sezione V, punto V.2, della Scheda per l'analisi della pertinenza dei criteri stessi.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione e seguenti, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili per le operazioni della Misura, la cui attuazione è disciplinata a livello nazionale dalla Legge n. 109/94 e successive modificazioni (Legge

quadro in materia di lavori pubblici) e dal Regolamento di Attuazione della stessa (Decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 21.12.99), risultano principalmente le seguenti:

- √ spese per le attività di progettazione (quali, ad esempio, costi del responsabile unico del procedimento, riconosciuti, ai sensi della normativa comunitaria vigente, nel limite dell'1% e delle strutture di supporto tecnico-amministrativo; costi per la elaborazione dei progetti preliminari, definitivi ed esecutivi);
- √ spese per l'affidamento di appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi della commissione giudicatrice, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- √ spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- √ spese per indagini geologiche e geotecniche;
- √ spese per le indennità di espropri ed oneri afferenti, se di pertinenza<sup>59</sup>;
- √ spese per esecuzione dei lavori, degli impianti e delle forniture;
- √ spese per l'acquisizione e installazione dei macchinari, impianti e attrezzature funzionali;
- √ spese per opere civili e per l'acquisto di immobili<sup>60</sup>, ove necessario e nel rispetto dei limiti vigenti<sup>61</sup>;
- √ indennità e contributo dovuti ad enti pubblici e privati come per legge (permessi, concessioni, autorizzazioni finalizzate all'esecuzione delle opere);
- √ IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nel regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e seguenti.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e seguenti.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure**

La Misura III.3, si integra con altre Misure del Programma in un quadro complessivo di operazioni, appartenenti a differenti modalità di trasporto, finalizzate al

---

<sup>59</sup> In coerenza con la normativa comunitaria (Reg. CE 448/2004) e nazionale (Legge Quadro in materia di lavori pubblici) il limite per l'ammissibilità delle spese relative agli espropri è fissato al 10%.

<sup>60</sup> Le spese relative all'acquisto di immobili sono sottoposte allo stesso limite delle spese per gli espropri (si veda nota precedente)

<sup>61</sup> L'acquisto di beni immobili (edifici già costruiti e terreni su cui si trovano) rappresenta una spesa ammissibile alle condizioni seguenti: il prezzo non superi il valore di mercato; l'immobile sia conforme alla normativa urbanistica vigente al momento della realizzazione, ovvero che sia stato realizzato con titolo legittimo; l'immobile non abbia beneficiato, nel corso dei dieci anni precedenti, di un finanziamento nazionale o comunitario.

conseguimento degli obiettivi strategici previsti per il settore trasporti dall'Asse VI del QCS.

La Misura III.3 interagisce, altresì, attraverso gli Accordi di Programma Quadro - APQ - stipulati con le Regioni del Mezzogiorno, con le operazioni a valenza regionale per il settore trasporti programmati nell'ambito dei POR.

#### SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA

##### IV.1 Tasso di partecipazione

La dotazione complessiva della Misura ammonta a Euro 34.963.000. La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR, pari al 30% e nei limiti del costo ammissibile, per un valore di Euro 10.488.900.

**Tabella 61 Piano Finanziario della Misura III.3 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale	Di Cui FdR
Misura III.3	34.963.000	10.488.900	24.474.100	-

##### IV.2 Previsione di spesa annuale

La Tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 62 Misura III.3 - Profilo di spesa**

Spesa/Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	-	-	-	-	6.992.600	10.488.900	10.488.900	5.244.450	1.748.150
Obiettivo di spesa	-	-	-	-	6.992.600	17.481.500	27.970.400	33.214.850	34.963.000

##### IV.3 Tassi di partecipazione per i Grandi progetti

La Misura non include progetti classificabili come Grandi Progetti.

**SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI**

**V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario**

La coerenza delle azioni previste dalla Misura rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dalla loro finalizzazione a:

- promuovere la competitività del sistema economico meridionale e nazionale attraverso la razionalizzazione del sistema logistico;
- contribuire al decongestionamento delle aree metropolitane, attraverso la razionalizzazione dei sistemi distributivi;
- promuovere la sicurezza della circolazione e la qualità dell'ambiente attraverso modalità di trasporto alternative alla "strada" prendendo in dovuta considerazione i problemi del trasporto delle merci pericolose;
- migliorare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto puntando anche sulle infrastrutture intermodali esistenti;
- razionalizzare il sistema produttivo-distributivo migliorando la qualità dei servizi offerti.

Le azioni contemplate dalla Misura in oggetto contribuiscono in modo diretto al conseguimento degli obiettivi specifici (50 e 54) mediante i quali viene raggiunto l'obiettivo globale dell'Asse III del PON cui la Misura stessa appartiene. Il collegamento diretto tra l'obiettivo globale dell'Asse III e gli obiettivi di: riequilibrio modale, intermodalità, qualità ed efficienza, mobilità e riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti (cfr. par. 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

**V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

I criteri di selezione delle operazioni sono stati già indicati nella Sez. III.5 della Scheda di Misura in oggetto. In questa sede si dimostra la pertinenza dei criteri stessi rispetto ai seguenti elementi:

*Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

*Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti" definiti dall'Asse VI del QCS - Reti e nodi di servizi (accessibilità,

riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

*Principio di concentrazione*

Le risorse della Misura sono allocate su di un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

*Principio di integrazione e complementarietà*

La selezione è effettuata in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie di quelle della Misura che prevedono interventi nel settore ferroviario, stradale e portuale, nonché del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

*Condizioni di attuazione*

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarietà, sono selezionate in funzione dei seguenti principi e indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza con il PGTL, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno e la L.443/01 (c.d. Legge-Obiettivo)  
Le operazioni devono essere incluse nella rete SNIT (*Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti*) attuale e prospettica derivante dal PGTL (*Piano Generale dei Trasporti*) e coerenti con il primo Programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale adottato dal CIPE il 21.12.2001 in attuazione della legge 443/2001;
- Inclusione delle operazioni nella rete TEN.  
Le operazioni devono contribuire al potenziamento della rete TEN (Trans European Network).
- Attuazione di IIP e APQ.  
Le operazioni selezionate contribuiscono a dare attuazione ad Intese Istituzionali di Programma (IIP) e ad Accordi di Programma Quadro (APQ).
- Cantierabilità delle operazioni.  
Sono prioritarie operazioni cantierate, o, comunque, cantierabili nel breve periodo. In ogni caso, il completamento delle operazioni selezionate deve essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.
- Sostenibilità economico-finanziaria delle operazioni.  
Tale criterio è finalizzato a garantire il completamento funzionale dell'intervento e al tempo stesso l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate secondo principi di efficienza ed efficacia.
- Impatto complessivo e di medio-lungo periodo sulla collettività.

Le operazioni devono essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio-economico del Mezzogiorno.

*Priorità trasversali*

➤ Sostenibilità ambientale

La selezione delle operazioni assicura il rispetto delle politiche ambientali, in particolare della normativa comunitaria in materia di sostenibilità dello sviluppo, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e tutela della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione agli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto)<sup>62</sup>. Le operazioni infrastrutturali sono progettate e realizzate nel rispetto delle disposizioni sulla VIA (direttive 85/337/CEE e 97/11/CE) e sulla "Valutazione d'incidenza" (art.5, DPR 8.9.1997, n.357), con l'obiettivo del massimo contenimento dell'impatto ambientale.

In particolare, le operazioni sono selezionate in funzione dei criteri ambientali indicati al paragrafo III.5 precisati in funzione delle indicazioni contenute nei documenti "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei PO", approvato dal Comitato di Sorveglianza del QCS in data 5-6/2/2002, "Linee guida per la valutazione ambientale strategica - VAS", predisposto dal Ministero dell'Ambiente, Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e ANPA e nello studio di approfondimento "Ambiente e Fondi Strutturali nel Mezzogiorno" predisposto nell'ambito delle attività dello *Steering Committee* Ambiente, Dicembre 1999.

➤ Occupazione

Le operazioni selezionate sono oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generati.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 63 e la Tabella 64 riportano gli indicatori di realizzazione fisica della Misura e i relativi target.

La Tabella 65 riporta gli indicatori di risultato della Misura e i relativi target.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

---

62 La normativa comunitaria (incluse le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

**Tabella 63 – Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura III.3**

Misura	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di misura	Target (a fine Programma)
Misura III.3	318	Trasporti multimodali	Interporti	Superficie del terminal	mq	nq
				Binari operativi	ml	1.500
				Superficie coperta	mq	Non quantificato

**Tabella 64 – Indicatori locali di realizzazione fisica della Misura III.3**

Misura	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di misura	Target (a fine Programma)
Misura III.3	318	Trasporti multimodali	Interporti	Cantieri avviati	n	1
				Cantieri conclusi	n	1

La definizione del target degli indicatori di realizzazione fisica potrà essere aggiornata in relazione all'andamento del Programma.

**Tabella 65 - Indicatori di risultato della Misura III.3**

INDICATORI DI RISULTATO		
<i>Indicatore</i>	<i>Unità di misura</i>	<i>Valore</i>
$\Delta\%$ Numero UTI movimentate	$\Delta\%$ (N°UTI/anno)	5%
Diversione modale	$\Delta\%$ N°UTI ferro/anno/N°UTI tot/anno	10%

Allo scopo di illustrare l'impatto della Misura sulle principali variabili macro-economiche, si riportano, inoltre, (Tabella 66) i risultati di una simulazione condotta con l'ausilio di un modello multisettoriale basato su una matrice di contabilità sociale a due regioni, Centro-Nord/Mezzogiorno. L'utilizzo di tale modello consente di cogliere gli effetti di breve periodo (fase di cantiere) legati alla fase di attuazione della Misura. Le stime si riferiscono sia agli effetti interni (Mezzogiorno), sia a quelli esterni (Centro-Nord). Le variabili macro-economiche considerate sono: produzione lorda (attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); valore aggiunto (remunerazione dei fattori della produzione legati alle attività produttive direttamente o indirettamente interessate dall'attuazione della Misura); reddito istituzionale (da lavoro e da capitale attribuito alle famiglie ed alle imprese); occupazione (domanda di lavoro attivata).

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**Tabella 66 - Indicatori di impatto socio - economico della Misura III.3**

Misura III.3	INDICATORI DI IMPATTO SOCIO-ECONOMICO					
	Indicatore	Unità di misura	Mezzogiorno (effetto interno)		Centro-Nord (Effetto "Spillover")	Totale Italia
			diretto	indiretto	Totale	
	Produzione Lorda attivata	Meuro	5,66	5,21	1,69	12,56
	Valore Aggiunto attivato	Meuro	4,38	3,17	0,84	8,39
	Reddito istituzionale attivato	Meuro	0	9,62	2,26	11,88
	Occupazione attivata	Unità di lavoro	261	367	23	390

### V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati (occupazione derivante dall'impiego di manodopera nella fase di realizzazione delle infrastrutture), sia da effetti mediati, conseguenti lo sviluppo delle attività produttive connesso al rafforzamento dei servizi di trasporto. Si rimanda alla tabella suesposta per la quantificazione dell'impatto occupazionale di breve periodo legato alla realizzazione delle opere. Le stime sull'occupazione in fase di cantiere si riferiscono, in primo luogo, all'occupazione diretta, ovvero relativa ai settori produttivi direttamente "attivati" dalle operazioni programmate; in secondo luogo, all'occupazione indiretta, che si determina, attraverso la rete dei legami intersettoriali, negli altri settori produttivi. Le stime relative all'occupazione attivata a regime dalle operazioni previste nella Misura (e quindi in via *permanente*, in quanto derivante da una crescita del sistema economico delle aree di riferimento delle operazioni) saranno effettuate, una volta definiti gli indicatori di risultato ed impatto, a cura dei servizi di valutazione del Programma.

### V.3.3 Disposizioni di attuazione per l'integrazione della dimensione ambientale

Considerato il valore strategico delle operazioni previste e gli impatti ambientali potenziali legati sia alla fase di cantiere che di esercizio (si rimanda alla valutazione ex-ante ambientale del PON), l'Autorità ambientale nazionale è coinvolta nell'attuazione della Misura nel rispetto del ruolo e delle modalità di coinvolgimento operativo indicati al capitolo "V.2.2. Autorità Ambientali" del PON Trasporti e ulteriormente specificati nel Piano di Cooperazione Sistemica con l'Autorità di Gestione. Tale coinvolgimento, tra l'altro, riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nelle pronunce di compatibilità ambientale, di quanto espressamente previsto nelle direttive comunitarie n.92/43/CEE ("Habitat") e 79/409/CEE (Birds), nonché per intervenute operazioni ricadenti nelle aree protette comprese nel 3° Aggiornamento Elenco Ufficiale delle Aree Naturali Protette (Delibera n. 993 del 20.07.2000) e nelle aree protette istituite da leggi regionali e provinciali.

Con riferimento a tali direttive, i responsabili delle operazioni, al fine di prevenire possibili infrazioni, sono informati sulla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria proposti e delle Zone di Protezione Speciale istituite o oggetto della procedura di infrazione n. 1993/2165, nonché delle misure di salvaguardia previste da dette direttive.

In particolare, per quanto riguarda la Direttiva 92/43/CEE "habitat", è necessario sottolineare che le autorità italiane hanno notificato la lista dei Siti di Importanza Comunitaria proposti per l'inclusione nella rete NATURA 2000 e che il Ministero dell'Ambiente è chiamato a prestare il proprio consenso all'esecuzione di piani e progetti di opere pubbliche nelle aree inserite nella rete Natura 2000, previa valutazione positiva dell'incidenza degli stessi sulla zona in cui intervengono.

La selezione delle operazioni avviene sulla base dei criteri di selezione ambientale indicati al paragrafo III.5.

Ai fini della selezione delle operazioni, per i progetti (preliminari o esecutivi) si definiscono le indicazioni necessarie alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5, atti a valutarne l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti sono corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

## MISURA III.4 - SISTEMI DI TRASPORTO INTELLIGENTI (ITS - INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS)

<b>SEZIONE I - IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

### **I.1 Numero e titolo della Misura**

Misura III.4 - ITS (Intelligent Transport Systems)

### **I.2 Fondo strutturale interessato**

FESR

### **I.3 Asse prioritario di riferimento:**

Asse III: Sviluppo delle infrastrutture nodali

### **I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE**

318 - Trasporti multimodali

### **I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale**

Acquisizione di beni e servizi

### **I.6 Descrizione della Misura**

La Misura è finalizzata alla promozione e allo sviluppo dei cosiddetti Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), che si avvalgono delle tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni (per esempio la telematica) per rendere più fluido, sicuro e maggiormente sostenibile dal punto di vista ambientale, il trasporto di persone e di merci. In particolare, nell'ambito del trasporto delle merci, gli interventi sono mirati al miglioramento nella gestione ed ad un conseguente aumento nella sicurezza, attraverso progetti volti allo sviluppo dell'intermodalità e del monitoraggio delle merci pericolose. Nell'ambito della mobilità dei viaggiatori, gli interventi sono mirati alla razionalizzazione e all'ottimizzazione del trasporto pubblico locale e, in genere, del trasporto destinato alle categorie sociali più svantaggiate.

Il carattere fortemente territoriale di tale tipo di progetti richiede, per assicurarne il successo, il coinvolgimento "in partenariato" degli Enti territoriali competenti (sostanzialmente le Regioni) che sono invitate dall'AdG e dal Responsabile di Misura a presentare le proprie proposte d'intervento. Tale processo è condotto anche attraverso il supporto del Gruppo Lavoro Trasporti del QCS.

Nel dettaglio, le operazioni riguardano principalmente le seguenti tipologie:

**a) Logistica, con riferimento anche all'intermodalità ed al monitoraggio delle merci pericolose.**

Sistemi di informazione integrata sull'offerta di trasporto multimodale ed intermodale (informazione sulla disponibilità di spazi per unità di trasporto intermodali e gli orari, prenotazione dei servizi, ecc...);

Sistemi di tracciamento e rintracciabilità (tracking and tracing), con particolare riferimento a quelli per le unità di trasporto intermodale (container, casse mobili, semi - rimorchi);

Sistemi di identificazione automatica e per la conoscenza della pericolosità delle merci;

Sistemi per la rilevazione automatica degli incidenti stradali.

**b) Distribuzione delle merci in ambito urbano**

Sistemi informatici e telematici di supporto alla creazione di centri, locali o regionali per la raccolta delle merci e la successiva distribuzione attraverso veicoli a basso impatto (informazione sulla disponibilità e gli orari, prenotazione dei servizi, monitoraggio della posizione dei veicoli ecc...);

Sistemi di gestione e controllo del traffico stradale con funzioni dedicate alla gestione dei flussi di merci (monitoraggio, gestione in tempo reale della distribuzione merci attraverso l'attivazione di itinerari preferenziali/zone protette, controllo degli accessi, ecc...)

**c) Razionalizzazione ed ottimizzazione del Trasporto Pubblico Locale specialmente in relazione ai collegamenti con le infrastrutture nodali**

Sistemi di gestione e controllo del trasporto pubblico (monitoraggio della posizione dei veicoli con sistemi AEL, AVSL (GPS, Galileo), ecc; integrazione con sistemi di controllo del traffico privato per garantire priorità al trasporto pubblico ai semafori, su interi assi stradali ecc.) con particolare riferimento ai collegamenti con le infrastrutture nodali (porti, aeroporti ed importanti nodi ferroviari);

Sistemi di informazione all'utenza precedenti il viaggio con valenza multi-modale e multi-operatore, specialmente per quanto concerne gli spostamenti da e per i nodi metropolitani:

- Ante - viaggio: informazione per la pianificazione dell'itinerario (tempi e tariffe) e per il monitoraggio delle eventuali perturbazioni o modifiche al servizio (attraverso le diverse modalità: sistemi fissi (internet, terminali dedicati touch - screen,...e mobili (SMS, wap, ....));
- Durante il viaggio: informazione sui tempi di attesa dei mezzi (collegati a sistemi di gestione e controllo di cui al punto precedente).

Sistemi integrati multimodali e multioperatore di prenotazione ed acquisto dei titoli di viaggio per una maggiore integrazione tra il sistema di trasporto urbano e il sistema di trasporto regionale/nazionale;

Sistemi di bigliettazione elettronica integrata, eventualmente combinata con altre applicazioni come pagamento, parcheggi, *road pricing*, *e-purse* per una maggiore

integrazione tra il sistema di trasporto urbano e il sistema di trasporto regionale/nazionale.

**d) Ottimizzazione di trasporti con finalità sociale (studenti, portatori di handicap, terza età)**

Sistemi informativi e telematici di supporto alla gestione di “servizi a chiamata”, ad esempio per il trasporto pubblico in aree scarsamente abitate o rivolti alla cosiddetta “utenza debole”

Sistemi a supporto dei servizi di emergenza.

**e) Innalzamento dei livelli di sicurezza sulle principali arterie extraurbane e sulle autostrade**

Sistemi informativi per la gestione del traffico autostradale con particolare riferimento al:

- monitoraggio delle auto di servizio degli Operatori e dei veicoli di soccorso;
- miglioramento dell’efficienza delle operazioni di emergenza in seguito a chiamate, tramite la localizzazione dei veicoli operativi per il soccorso medico e meccanico;
- supporto dei centri di informazione sul traffico e dei veicoli di soccorso durante le fasi di emergenza, soprattutto in condizioni atmosferiche avverse.

Sistemi informativi per la sicurezza stradale con particolare riferimento a sistemi che siano atti a garantire la sicurezza in condizioni di scarsa visibilità.

Sistemi informativi con particolare attenzione al miglioramento della sicurezza nei tunnel.

<b>SEZIONE II – OBIETTIVI DELLA MISURA</b>
--

**II.1 Obiettivi specifici di riferimento**

*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 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.*

*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.*

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), mirando contestualmente a limitare gli effetti sulla finanza pubblica.

## **II.2 Soggetti destinatari dell'intervento**

Imprese del sistema produttivo meridionale e della logistica e utenti di servizi di trasporto in generale.

## **II.2 Copertura geografica**

Regioni dell'Obiettivo 1

<b>SEZIONE III – PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA</b>
--

## **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

Il ruolo degli ITS è sottolineato nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) approvato con DPR del 14.03.2001, in cui è stato previsto lo sviluppo di un'architettura telematica nazionale, da implementare tramite l'esecuzione di specifici progetti pilota. Gli interventi sono coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e devono avere un tipo di architettura telematica così come riportato nelle linee guida del Progetto **ARTIST**, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel settembre 2001, per la definizione appunto di un'**AR**chitettura Telematica Italiana per il Sistema dei Trasporti. Il Progetto **ARTIST**, infatti, ha l'obiettivo di delineare il quadro di riferimento a livello Nazionale per la realizzazione dei sistemi telematici per i trasporti in Italia, in una prospettiva multi/intermodale, in un orizzonte temporale che arriva al 2010. A livello superiore, **ARTIST** è compatibile con l'Architettura di riferimento europea attraverso la rete telematica **FRAME - NET** e, pertanto, tutto ciò risulta perfettamente in linea con la politica europea dei trasporti che, con il Libro Bianco dei Trasporti, ne auspica uno sviluppo sostanziale allo stesso orizzonte temporale.

## **III.2 Beneficiario finale**

Regioni o Agenzie Regionali "Inhouse".

## **III.3 Amministrazioni Responsabili**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Programmazione Divisione III.

### **III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura**

La Misura prevede la realizzazione di iniziative a regia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'iter procedurale di attivazione della Misura III.4 si articola in due distinte fasi:

#### *Fase 1: Individuazione delle operazioni*

L'interesse del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è mirato alla sperimentazione di progetti pilota su scala significativa.

Nell'ambito del processo di "partenariato" le Regioni sono invitate dall'AdG e dal Responsabile di Misura, anche nell'ambito del GLT, a presentare le proprie proposte d'intervento.

Le Regioni presentano proposte di intervento articolate. Le proposte contengono elementi di informazione relativi a obiettivi, durata dell'intervento, localizzazione, costi, tempi di realizzazione, risultati conseguibili e replicabilità dell'intervento.

Le proposte di intervento sono raccolte dall'AdG e dal RdM che le trasmette per istruttoria e valutazione al Nucleo di Valutazione degli Investimenti, interno al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il Nucleo di Valutazione valuta le proposte ricevute e seleziona almeno un intervento per Regione sulla base dei criteri di selezione contenuti nella sezione 3.5 del PON. Con la valorizzazione dei punteggi attribuiti ai progetti per ciascun criterio il Nucleo definisce una graduatoria degli interventi idonei ed esclude quelli ritenuti non idonei.

Il Responsabile di Misura attesta i risultati della valutazione e sulla base della graduatoria definisce la lista dei progetti e assegna le risorse alle Regioni. In tal modo, le Regioni selezionate si configurano quali beneficiari finali ed enti attuatori del progetto selezionato e provvedono alla definizione delle procedure ad evidenza pubblica per la realizzazione dell'intervento stesso (quali esecuzione bandi di concorso ecc).

La selezione degli interventi è trasmessa dal RdM all'Autorità di Gestione per l'approvazione.

#### *Fase 2: Attuazione delle operazioni*

Gli interventi selezionati sono attuati dalle Regioni secondo la normativa nazionale e comunitaria riguardante lo sviluppo di sistemi di trasporto intelligenti e secondo la normativa comunitaria e nazionale in materia di appalti pubblici di beni e servizi.

### III.5 Criteri di Selezione delle operazioni

Per questa specifica Misura e data l'esigenza di garantire trasparenza e efficacia al processo di preselezione degli interventi e dei beneficiari finali (Regioni) il Nucleo di valutazione deve adottare criteri di indirizzo e di ammissibilità di seguito esplicitati. Il Nucleo di valutazione garantisce che l'insieme degli interventi selezionati per la Misura sia in grado di :

- Diffondere le tecnologie in tutte le regioni Obiettivo 1 (favorendo garantendo la possibilità a ciascuna Regione di sviluppare almeno una iniziativa ITS nell'ambito della Misura in oggetto III.4);
- Garantire l'applicabilità e la durata degli interventi al di là del periodo di programmazione: gli interventi selezionati devono infatti rappresentare applicazioni di ITS che entrino a far parte in modo duraturo delle dotazioni trasportistiche regionali;
- Garantire la replicabilità dei progetti in diversi contesti: il progetto deve costituire un pilota replicabile in altre regioni o realtà omogenee;
- Durata prevista dei lavori compatibile con i termini di ammissibilità della spesa;
- Sostenibilità ambientale;
- Coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno.

Il Nucleo di Valutazione definisce una graduatoria tra gli interventi utilizzando la metodologia descritta nella parte generale del Complemento di Programmazione (punto I). L'approccio metodologico adottato per la definizione dei criteri di selezione delle operazioni si fonda sulla individuazione di due differenti blocchi di selezione:

- **Criteri di ammissibilità (Tabella 9)**
- **Criteri di priorità generali ( Tabella 10) e specifici**

Di seguito si riporta l'elenco dei **criteri di priorità specifici** per la Misura in oggetto. Resta inteso che i criteri di ammissibilità e quelli generali di priorità si applicano alla Misura in oggetto. Con riferimento ai criteri di selezione di priorità specifici propri di ciascuna misura, questi sono stati aggregati e classificati a seconda degli obiettivi prioritari identificati dall'asse VI del Quadro Comunitario di Sostegno e adottati dal PON Trasporti elencati di seguito:

#### 1) ACCESSIBILITÀ

- Capacità di contribuire alla razionalizzazione del sistema produttivo - distributivo del territorio di riferimento.

#### 2) RIEQUILIBRIO MODALE

- Capacità di contribuire al decongestionamento delle aree metropolitane, attraverso la razionalizzazione dei sistemi logistici e di distribuzione.

### 3) INTERMODALITÀ

- Interventi tecnologici che consentono l'allacciamento ad una rete telematica nazionale.

### 4) MOBILITÀ

- Introduzione di tecnologie avanzate a supporto del monitoraggio del traffico stradale.

### 5) QUALITÀ, EFFICIENZA E SICUREZZA

- Coerenza dei sistemi telematici al sistema ARTIST (ARchitettura Telematica Italiana per il Sistema dei Trasporti) da cui discende la coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel settembre 2001;
- Capacità di introdurre carattere innovativo nella proposta di intervento;
- Contributo a fornire esperienze e indicazioni da utilizzare per lo sviluppo delle applicazioni;
- Capacità di stima attendibile nella valutazione dei costi;
- Contributo al miglioramento dei livelli di sicurezza degli assi viari su cui si interviene (misurabile in termini di riduzione del tasso di incidentalità);
- Capacità di incidere sulla sicurezza del trasporto merci, in particolare di quelle pericolose.

### 6) CONTRIBUTO AL CONSEGUIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI TUTELA AMBIENTALE

- Capacità di incidere sulla qualità dell'ambiente attraverso modalità di trasporto alternative alla strada;
- Capacità delle operazioni di ridurre i costi esterni delle attività di trasporto e di contribuire al conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale di lungo periodo.
- Utilizzo di tecniche e soluzioni progettuali tese a minimizzare gli impatti ambientali (sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio), in particolare sulle aree naturali e paesaggistiche di pregio;
- Adozione di sistemi di monitoraggio ambientali con particolare riguardo alle emissioni (aria e rumore).

La rispondenza dei progetti ai criteri è assicurata dal Nucleo di Valutazione.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Ai fini dell'utilizzazione dei contributi previsti dalla Misura, le tipologie di spese ammissibili, nel rispetto dell'articolo 30 del Regolamento (CE) del Consiglio 1260/99 e del Regolamento (CE) 448/2004 della Commissione, sono le spese effettivamente sostenute, corrispondenti ai pagamenti eseguiti dal beneficiario finale e comprovati da fatture quietanzate o da documenti contabili aventi forza probante equivalente.

Le categorie di spese ammissibili, per le operazioni previste nella Misura, risultano principalmente le seguenti:

- spese connesse all'attività di progettazione;
- spese per l'affidamento degli appalti (costi di pubblicazione dei bandi, costi di consulenze legali e amministrative; altri costi amministrativi);
- spese per la direzione dei lavori, il collaudo ed altri oneri tecnico-amministrativi;
- spese per investimenti immateriali (banche dati, messa in rete, acquisizione software, dotazione hardware centrale e periferico connesso alla rete) strettamente connessi alla realizzazione delle reti telematiche, banche dati e reti per la fruizione di servizi di controllo del traffico navale;
- spese per la gestione delle reti;
- spese per l'acquisizione ed applicazione di nuovi strumenti tecnologici per l'informazione, la realizzazione di banche dati e di reti per il controllo del traffico marittimo e portuale, e per il miglioramento della logistica dei trasporti;
- IVA se si verificano le condizioni di ammissibilità elencate nella norma n. 7 dell'allegato al regolamento (CE) n. 448/2004 della Commissione Europea e successivi.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purché conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e successivi.

L'ammissibilità della spesa decorre dalla data di notifica del PON Trasporti revisionato alla Commissione Europea (2 luglio 2004).

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con le altre misure**

La Misura ha come scopo quello di contribuire alla realizzazione dell'obiettivo specifico 50 dell'Asse III, che si prefigge di rafforzare i collegamenti di nodi e terminali a livello locale con le reti nazionali al fine di agevolare i flussi merci, risorse finanziarie e capitale umano da e verso il Mezzogiorno, con particolare attenzione al settore delle merci, al legame fra dotazione e articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e qualità ed articolazione dei servizi erogabili.

Inoltre essa è coerente con le linee d'intervento individuate per ciascun obiettivo per il settore Trasporti e proposte nel quadro di revisione di metà periodo per l'Asse VI del QCS. Tale Misura, infatti, comprende operazioni che mirano a contribuire al

raggiungimento di adeguati livelli di accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, qualità ed efficienza nei sistemi di trasporto e riduzione dell’impatto ambientale.

Risulta direttamente connessa alla Misura III.3 “Sviluppo delle infrastrutture nodali finalizzate all’intermodalità delle merci”. Entrambe le Misure, contribuiscono al conseguimento dell’obiettivo specifico 54, il cui scopo è il perseguimento del riequilibrio modale sia sul versante urbano e metropolitano sia sul versante del trasporto merci.

La Misura, potrebbe, inoltre, rafforzare operazioni già previste nell’ambito delle Misure II.1 “Miglioramento del servizio ferroviario attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali”, II.2 “Miglioramento del servizio stradale attraverso il collegamento con le infrastrutture nodali” e II.3 “Realizzazione e adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee”.

È inoltre connessa, direttamente, alla Misura III.1 “Potenziamento delle infrastrutture aeroportuali air side e land side” e alla Misura I.4 “Sviluppo delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea e innovazione tecnologica”, in quanto tutte e tre, contribuiscono al perseguimento dell’obiettivo 53, il cui scopo è, tra gli altri, proprio il conseguimento dell’innovazione dei metodi gestionali delle reti immateriali.

#### SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA

##### IV.1 Tasso di partecipazione

Ai sensi dell’art 29 del 1260/99 la Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari al 50%. La partecipazione pubblica nazionale, pari al 50% della spesa totale ammissibile, è a carico del Fondo di Rotazione ex legge 183/87.

**Tabella 67 Piano Finanziario della Misura III.4 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale (FdR)
Misura III.4	20.645.768	10.322.884	10.322.884

##### IV.2 Previsione di spesa annuale

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 68 Previsione di spesa annuale - Misura III.4**

Spesa /Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	-	-	-	-	-	5.161.442	5.161.442	5.161.442	5.161.442
Obiettivo di spesa	-	-	-	-	-	5.161.442	10.322.884	15.484.326	20.645.768

**SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI**

**V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario**

La coerenza delle azioni previste dalla Misura rispetto agli obiettivi dell'Asse prioritario di riferimento discende dalla loro finalizzazione a:

- Promuovere la competitività del sistema economico meridionale e nazionale attraverso la razionalizzazione del sistema logistico;
- Contribuire al decongestionamento delle aree metropolitane, attraverso la razionalizzazione dei sistemi distributivi;
- Promuovere la sicurezza della circolazione attraverso programmi di gestione degli incidenti per consentire ai servizi di emergenza di intervenire tempestivamente in caso di incidenti o guasti;
- Promuovere la qualità dell'ambiente, specialmente per quanto riguarda il traffico merci, attraverso l'ottimizzazione del tragitto e la minimizzazione dell'impatto dei veicoli sul flusso di traffico;
- Razionalizzare il sistema produttivo - distributivo migliorando la qualità dei servizi offerti.

Le azioni contemplate nella Misura in oggetto contribuiscono in modo diretto al conseguimento degli obiettivi specifici (50, 53 e 54) mediante i quali viene raggiunto l'obiettivo globale dell'Asse III del PON cui la Misura appartiene. Il collegamento diretto tra l'obiettivo globale dell'Asse III e gli obiettivi di riequilibrio modale, intermodalità, qualità ed efficienza, mobilità, riduzione degli impatti ambientali, assicura, inoltre, la coerenza ed il contributo della Misura agli obiettivi strategici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore Trasporti (cfr, par 2.2 e 2.3 del PON Trasporti).

**V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

*Obiettivi specifici*

Le operazioni selezionate contribuiscono in maniera decisiva al raggiungimento degli obiettivi specifici definiti dall'Asse VI del QCS per il settore trasporti così come evidenziato nel paragrafo precedente.

*Obiettivi strategici*

Le operazioni selezionate contribuiscono al conseguimento degli obiettivi strategici per il settore "Trasporti", definiti dall'Asse VI del QCS - Reti e nodi di servizi (accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza e qualità, governo della mobilità, riduzione impatti ambientali), garantendo un'efficiente ed efficace allocazione delle risorse finanziarie mobilitate dalla Misura.

- Principio di concentrazione

Le risorse della Misura saranno allocate su un numero circoscritto di operazioni prioritarie, selezionate in prevalenza tra quelle che maggiormente concorrono a configurare un sistema di trasporto integrato.

- Principio di integrazione e complementarietà

Le operazioni saranno selezionate in funzione del grado di interdipendenza con altre operazioni del Programma, specie con quelle della Misura III.3, II.1, II.2 e II.3. Inoltre, il processo di selezione terrà conto del grado di integrazione delle operazioni con quelle delle Misure dell'Asse VI del QCS rientranti nell'ambito dei POR valutandone l'effetto leva complessivo.

Le operazioni, oltre che nel rispetto dei principi sopra citati di integrazione, concentrazione e complementarietà, saranno selezionate in funzione dei seguenti principi ed indirizzi che caratterizzano l'attuazione del Programma:

- Coerenza dei sistemi telematici con il sistema ARTIST (ARchitettura Telematica Italiana per il Sistema dei Trasporti) da cui discende la coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel settembre 2001,
- Coerenza e integrazione delle operazioni nelle reti TEN (Trans European Network).
- Le operazioni possono contribuire al potenziamento della rete TEN.
- Coerenza con gli strumenti di pianificazione locale/regionale/nazionale che promuovono una razionalizzazione del trasporto.

- Cantierabilità delle operazioni

Il completamento delle operazioni selezionate dovrà essere compatibile con i tempi previsti dalla normativa comunitaria per la rendicontazione delle spese.

- Sostenibilità economico - finanziaria delle operazioni

Tale criterio è finalizzato a garantire efficacia ed efficienza agli interventi, garantendo al tempo stesso l'esistenza di condizioni favorevoli per la gestione delle opere realizzate.

- Impatto complessivo e di medio - lungo periodo sulla collettività

Le operazioni dovranno essere funzionali alle esigenze dei cittadini e delle imprese contribuendo allo sviluppo socio economico del Mezzogiorno.

#### *Priorità trasversali*

- Sostenibilità ambientale

La selezione degli interventi assicurerà il rispetto delle politiche ambientali, in particolare della normativa comunitaria in materia di sostenibilità dello sviluppo, inquinamento acustico, inquinamento atmosferico e tutela della qualità dell'aria, dell'acqua e del suolo in relazione agli impegni assunti dall'Italia sulla riduzione dei gas ad effetto serra (protocollo di Kyoto)<sup>63</sup>. Gli interventi infrastrutturali saranno progettati e realizzati nel rispetto della normativa nazionale applicabile.

---

<sup>63</sup> La normativa comunitaria (includere le Decisioni della CE in materia di Ambiente) e nazionale di riferimento per le tematiche ambientali è presentata aggiornata nel PON Trasporti al capitolo 2.7.1, cui si rimanda per approfondimenti.

Laddove gli interventi proposti portano a soluzioni progettuali per un'identificazione automatica della pericolosità delle merci, o laddove andranno a costituire dei sistemi di gestione e controllo del traffico stradale con funzioni dedicate alla gestione dei flussi merci, si avrà una contribuzione diretta ad un aumento della sostenibilità ambientale.

– Occupazione

Le operazioni selezionate saranno oggetto di valutazione circa gli impatti occupazionali generali.

### **V.3 Quantificazione degli Obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

Di seguito ( Tabella 69 e Tabella 70 ) sono riportati gli indicatori di realizzazione fisica e di risultato proposti per la Misura, la cui quantificazione è subordinata alla chiusura del processo di analisi delle aree progettuali da cui discenderà l'uso di specifici indicatori compresi tra quelli individuati per le diverse possibili sottotipologie di progetti.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

Gli indicatori di impatto ambientale identificati da AdG e AA per la Misura sono riportati nell'Allegato 4.

**Tabella 69 - Indicatori di realizzazione fisica della Misura III.4**

QCS OBIETTIVO 1 2000 - 2006 - PON TRASPORTI - INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA <sup>64</sup>						
Misura III.4	Tipologia di progetto	Sottotipologie	Indicatore	Unità di Misura	Target (a fine programma)	
	Autostrade	Tecnologie di rete	Interventi	N°		
	Strade	Tecnologie di rete	Interventi	N°		
	Ferrovie	Tecnologie di rete	Interventi	N°		
	Trasporto multimodale	Tecnologie di rete	Interventi	N°		

**Tabella 70- Indicatori di risultato della Misura III.4**

QCS OBIETTIVO 1 2000 - 2006 - PON TRASPORTI - INDICATORI DI RISULTATO <sup>65</sup>					
Misura III.4	Tipologia di progetto	Sottotipologie	Indicatore	Unità di Misura	Valore
	Sistemi informatici e telematici	Logistica (intermodalità e monitoraggio merci)	Variazione numero incidenti stradali	$\Delta(N^\circ)$	n.d.
		Distribuzione merci	Risparmio di tempo nell'itinerario O/D	$\Delta(T)$	n.d.
		TPL	Variazione movimento passeggeri annuo	$\Delta(N^\circ)$	n.d.
		Trasporto passeggeri (finalità sociale)	Variazione movimento "utenza debole"	$\Delta(N^\circ)$	n.d.

Gli indicatori di realizzazione fisica e di risultato verranno valorizzati entro i primi mesi del 2005, in quanto di complessa rilevazione.

<sup>64</sup> Questi indicatori sono ancora in fase di proposta

<sup>65</sup> Questi indicatori sono ancora in fase di proposta

### *V.3.2 Analisi degli Effetti Occupazionali*

Gli effetti positivi della Misura sui livelli e le opportunità di occupazione dipendono sia da fattori immediati, sia da fattori conseguenti lo sviluppo delle attività produttive connesso al rafforzamento dei servizi di trasporto.

### *V.3.3 Disposizioni di attuazioni per l'integrazione della dimensione ambientale*

La Misura sarà attuata nel rispetto delle disposizioni comunitarie e nazionali in materia ambientale. Saranno, pertanto, selezionati quegli investimenti in innovazione tecnologica che maggiormente contribuiscono ad aumentare i livelli di sicurezza e a ridurre gli effetti dell'inquinamento acustico e atmosferico attraverso tutte le operazioni ampiamente descritte nei precedenti paragrafi.

La Misura è attuata nel rispetto delle disposizioni comunitarie e nazionali in materia ambientale. Considerati gli impatti potenziali della Misura in fase di esercizio (vedi valutazione ex-ante ambientale del Programma), sono selezionati investimenti in innovazione tecnologica che contribuiscono ad aumentare la sicurezza dei trasporti marittimi anche in relazione agli aspetti ambientali, di efficienza gestionale e di riduzione del rischio d'inquinamento.

Ai fini della selezione delle operazioni, i progetti (preliminari o esecutivi) contengono le indicazioni necessarie e alla verifica dei criteri di selezione ambientale riportati al paragrafo III.5, atti a valutarne l'incidenza sull'ambiente sia in fase di realizzazione delle opere, sia in fase di esercizio (benefici ambientali, costi ambientali, misure di mitigazione degli effetti negativi, ecc.). In tutti i casi i progetti saranno corredati di una specifica sezione dedicata alla mitigazione degli effetti ambientali determinati dalla realizzazione dell'opera.

## MISURA IV.1 – ASSISTENZA TECNICA, MONITORAGGIO E VALUTAZIONE

<b>SEZIONE I – IDENTIFICAZIONE DELLA MISURA</b>
---

### I.1 Numero e titolo della Misura

Misura IV.1 – Assistenza Tecnica, Monitoraggio e Valutazione

### I.2 Fondo strutturale interessato

FESR

### I.3 Asse prioritario di riferimento

Asse IV: Assistenza Tecnica

### I.4 Tipo di operazione secondo la classificazione UE

411- Preparazione, realizzazione, sorveglianza

412 - Valutazione

413 - Studi

415 - Informazione al pubblico

### I.5 Tipo di operazione secondo la classificazione nazionale

Acquisizione di beni e servizi

### I.6 Descrizione della Misura

La Misura è finalizzata a garantire una gestione efficiente ed efficace del Programma attraverso il coordinamento, da parte dell’Autorità di Gestione del PON, dei Soggetti/Enti titolari delle diverse Misure in cui si articola il PON.

La Misura prevede le seguenti principali linee di azione:

- attività di monitoraggio, finanziario, procedurale e fisico a livello di progetto e misura coerentemente alle modalità stabilite dal Reg. 1260/99 e dal QCS 2000 2006 per le regioni obiettivo 1;
- assistenza tecnica ai fini della gestione efficiente ed efficace del Programma;
- assistenza al Comitato di Sorveglianza, all’Autorità di Gestione ed ai Soggetti/Enti titolari delle diverse Misure;

- realizzazione di studi e ricerche legati a specifiche esigenze attuative dello Strumento Operativo e alla programmazione successiva;
- attività di valutazione intermedia del Programma coerentemente con quanto previsto dal Reg. 1260/99 dal QCS 2000 2006 per le regioni obiettivo 1;
- attività di informazione, comunicazione e pubblicità, coerentemente con il Reg. 1159/2000, da realizzare a livello di Programma nel suo insieme e di singole Misure attraverso il coinvolgimento dei Soggetti/Enti titolari delle diverse Misure in cui si articola il PON;
- attività di controllo finanziario da realizzare ai sensi del Reg. 1260/99 e delle altre fonti normative nazionali e comunitarie di riferimento;
- assistenza alla Presidenza del Gruppo di Lavoro “Trasporti” istituita a supporto del Comitato di Sorveglianza del QCS - Obiettivo 1 - 2000-2006;
- attività di formazione del personale incaricato della gestione operativa delle operazioni.

In applicazione dell'Art. n.11 del Regolamento (CE) n.1685/2000 sull'ammissibilità delle spese e successivamente modificato dal Regolamento n.448/2004, si distinguono le attività che comportano spese di gestione, attuazione, sorveglianza e controllo, soggette ai massimali definiti nel suddetto Regolamento, da quelle per le quali il Regolamento non fissa alcun massimale.

In particolare, le Azioni vengono suddivise in:

- Azione A: Assistenza specialistica delle attività di monitoraggio e supporto generale all'attuazione del Programma e tale azione, riguarda, in particolare due blocchi di attività. Il primo è il monitoraggio ed il secondo l'Assistenza generale all'Attuazione del Programma
- Azione B: Acquisizione di servizi specialistici.
- Azione C: Informazione e pubblicità.

Il regolamento di cui si tiene conto è il 448/2004 riguardante l'ammissibilità delle spese concernenti le operazioni cofinanziate dai Fondi strutturali.

***Azione A - Assistenza specialistica alle attività di monitoraggio e supporto generale all'attuazione del Programma***

Tale azione si articola in due blocchi di attività:

Blocco A.1: Monitoraggio

Linea di attività: (A.1.1) Supporto alle attività di Monitoraggio

- supporto specialistico alle attività di monitoraggio (finanziario, procedurale, fisico e di impatto ambientale) a livello di Progetto e di Misura, coerentemente con le modalità stabilite dal Reg. 1260/99 e dal QCS 2000 2006 per le Regioni Obiettivo 1.
- supporto alla gestione operativa delle procedure informatizzate di monitoraggio (MONITWEB);
- definizione di un sistema integrativo di monitoraggio: tale sistema integra la rilevazione e il trattamento delle informazioni finanziarie, fisiche e procedurali, al fine di fornire all'AdG in tempi contenuti i dati necessari per la corretta gestione e per il supporto alla programmazione e all'eventuale riprogrammazione delle operazioni concernenti le Misure.

Linea di attività: (A.1.2): Monitoraggio e analisi ambientale

La linea prevede il supporto specialistico alle attività di monitoraggio ambientale e di rilevazione degli impatti. Tali attività sono finalizzate alla quantificazione degli indicatori di impatto ambientale indicati nelle tabelle "QCS Obiettivo 1 2000-2006 – PON Trasporti – Indicatori di impatto socio-economico e di impatto ambientale", ognuna delle quali è riferita ad una misura. In particolare tale attività, che potrà essere prodotta anche in collaborazione con la rete Arpa, è indirizzata:

- alla rilevazione dei dati riferiti agli indicatori ambientali
- alla valutazione:
  - degli impatti, ovvero alla valutazione degli effetti ambientali prodotti dalle operazioni in termini di contributo al conseguimento degli obiettivi del protocollo di Kyoto, conseguenti alla modifica delle dinamiche trasportistiche indotte dall'attuazione delle operazioni del PON Trasporti e degli assi VI dei POR;
  - degli effetti indotti dalla realizzazione ed eventualmente esercizio (qualora ciò fosse compatibile con i tempi fissati per la conclusione dello studio) delle operazioni sulle componenti ambientali Aria, Acqua, Suolo, Rifiuti, Ecosistemi naturali, Ambiente urbano, Patrimonio storico-architettonico, archeologico e paesaggistico attraverso l'implementazione di specifici sistemi di monitoraggio.

Blocco A.2: Assistenza generale all'Attuazione del Programma

Linea di attività: (A.2.1) Assistenza alla attuazione e gestione del programma

- Supporto alla elaborazione dei Bandi di Gara;
- assistenza generale alle attività del Comitato di Sorveglianza e dell’Autorità di Gestione del Programma;
- assistenza alla Presidenza del Gruppo di Lavoro “Trasporti” istituita a supporto del Comitato di Sorveglianza del QCS – Obiettivo 1 – 2000-2006;
- supporto all’Autorità di Gestione nei rapporti con l’Autorità Ambientale nazionale;
- supporto all’aggiornamento del Complemento di Programmazione;
- analisi e miglioramento dei processi organizzativi e gestionali delle diverse strutture coinvolte nell’attuazione del Programma;
- supporto alla gestione dei flussi finanziari ed alle attività di riprogrammazione finanziaria.
- attività di analisi per l’elaborazione delle informazioni richieste dal Reg. 1260/99 in materia di Grandi Progetti.

Si rileva che ai sensi del Regolamento 448/2004, Norma 11 (“*Spese sostenute nella gestione ed esecuzione dei Fondi Strutturali*”), punto 2.1 (“*Categorie di spese di gestione, attuazione, sorveglianza e controllo ammissibili al cofinanziamento*”), le spese connesse all’attuazione e gestione del Programma, facenti capo alla presente linea di attività, sono indicate come spese ammissibili al cofinanziamento.

In particolare, il Regolamento citato indica, tra le altre:

1. spese connesse a preparazione, selezione, valutazione e sorveglianza dell’intervento e delle operazioni;
2. spese per le riunioni di comitati e subcomitati relative all’attuazione del programma;
3. spese relative alla revisione contabile e ai controlli in loco delle operazioni;
4. altre spese nell’ambito dell’assistenza tecnica (spese per studi, seminari, azioni di informazione, valutazione, nonché l’acquisizione e installazione di sistemi informatici, hardware e software, di gestione, sorveglianza e valutazione).

In riferimento alle prime tre categorie di spesa, il contributo dei Fondi Strutturali è limitato ad un importo massimo deciso dalla Commissione, mentre le spese sopra indicate come “altre spese nell’ambito dell’assistenza tecnica” non sono sottoposte a massimale.

### ***Azione B - Acquisizione di servizi specialistici***

L’azione prevede l’attuazione di operazioni relative a:

Blocco B. 1: Valutazione del Programma

Linea di attività: (B.1.1) Valutazione

- Attività di valutazione intermedia del Programma coerentemente con quanto previsto dal Reg. 1260/99 e dal QCS 2000 2006 per le Regioni Obiettivo 1;
- attività di valutazione finale come previsto dal Reg. 11260/99.

L'assegnazione dei servizi di valutazione intermedia è aggiudicata con gara ad evidenza pubblica .

Blocco B.2: Controlli

Linea di attività: (B.2.1) Controlli

- Attività di supporto al controllo finanziario indipendente e alla dichiarazione finale da realizzare ai sensi del Reg. 1260/99 e delle altre fonti normative nazionali e comunitarie di riferimento (reg. 438/2001);

Blocco B. 3: Studi e servizi specialistici

Linea di attività: (B.3.1) Altri servizi specialistici

- Realizzazione di studi e ricerche legati a specifiche esigenze attuative del Programma e dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno;
- rilevazione ed elaborazione di informazioni statistiche territoriali e settoriali;
- supporto tecnico scientifico alle attività legate al PON Trasporti e al Gruppo Lavoro Trasporti del QCS;
- acquisto e sviluppo di sistemi di raccolta e georeferenziazione delle operazioni;
- allargamento della base statistica ed informativa funzionale all'elaborazione di indicatori di contesto e di impatto

**Azione C - Informazione e pubblicità**

L'azione prevede l'attuazione di operazioni relative a:

- Attività di informazione, comunicazione e pubblicità, coerentemente con il Reg. 1159/2000, da realizzare a livello di Programma nel suo insieme e di singole Misure attraverso il coinvolgimento dei Soggetti/Enti titolari delle diverse Misure in cui si articola il PON.

Nel corso del 2003 è stata avviata l'attività inerente il Piano di Comunicazione del PON Trasporti il cui obiettivo principale è promuovere la massima condivisione delle informazioni e delle conoscenze sull'attuazione delle iniziative cofinanziate.

In merito alla realizzazione del Piano di Comunicazione, l'AdG ha individuato dei soggetti distinti cui affidare rispettivamente:

- il servizio di ideazione e realizzazione delle soluzioni creative da impiegare nell'ambito dei servizi pubblicitari, il cui bando è stato aggiudicato nell'ottobre 2003;
- il servizio di ideazione e realizzazione del Piano di comunicazione integrata la cui aggiudicazione è prevista entro il secondo trimestre del 2004.

Si rimanda all'Allegato I del documento per maggiori dettagli relativi a tale azione.

## **SEZIONE II - OBIETTIVI DELLA MISURA**

### **II.1 Obiettivi specifici di riferimento**

Le operazioni contemplati non sono associate agli obiettivi specifici del Programma.

### **II.2 Soggetti destinatari dell'intervento**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Autorità di Gestione, Soggetti ed Enti titolari di Misura e relative strutture organizzative, Comitato di Sorveglianza, Beneficiari finali degli interventi previsti dal Programma.

### **II.3 Copertura geografica**

Regioni dell'Obiettivo 1

## **SEZIONE III - PROCEDURE PER L'ATTUAZIONE DELLA MISURA**

### **III.1 Normativa nazionale (statale e regionale) di riferimento**

- Decreto legislativo 157/95;
- Decreto legislativo 65/2000;
- Decreto legislativo 358/1992.

### **III.2 Beneficiario finale**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il personale e i servizi generali - Direzione Generale per la Programmazione e programmi Europei – DIV. 4 – Programmazione Fondi Strutturali.

### **III.3 Amministrazioni responsabili**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il personale e i servizi generali - Direzione Generale per la Programmazione – Divisione 4 Programmazione Fondi Strutturali

### **III.4 Procedure amministrative, tecniche e finanziarie per la realizzazione della Misura e cronogramma della Misura**

La Misura prevede la realizzazione di iniziative a titolarità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che realizza le operazioni descritte al punto I.6 avvalendosi anche del supporto di soggetti esterni.

Le attività previste nell'ambito della Misura coprono l'intero periodo di programmazione. In particolare, l'affidamento degli incarichi per la fornitura dei servizi ricompresi nell'Azione A (blocco 1 - supporto alle attività di monitoraggio - e blocco 2 - assistenza generale all'attuazione del Programma) e nell'Azione B (valutazione intermedia) ha priorità rispetto alla attivazione delle altre linee di intervento.

Le attività relative all'attuazione del "Progetto" di Comunicazione (Azione C) sono affidate a società/agenzie specializzate che curano la redazione del progetto esecutivo del Piano di Comunicazione.

### **III.5 Criteri di selezione delle operazioni**

Gli incarichi a soggetti esterni, per la fornitura di beni e/o servizi diretti a favorire l'attuazione del Programma, sono affidati mediante procedure di evidenza pubblica con le quali sono valutate le migliori offerte tecnico-economiche coerentemente con la normativa nazionale e comunitaria in materia. Il conferimento di eventuali incarichi a tempo determinato a figure professionali rispondenti alle esigenze ed ai fabbisogni maggiormente avvertiti dall'Autorità di Gestione avviene sulla base della valutazione di titoli di studio e specialistici e di esperienze professionali specifiche in campo comunitario.

### **III.6 Spese ammissibili (e intensità di aiuto)**

Per le spese ammissibili si fa riferimento ai Regolamenti (CE) n. 1260/99 e n. 448/2004 della Commissione e successivi. Le categorie di spese ammissibili sono principalmente le seguenti:

- √ consulenze e collaborazioni, comprese le spese generali e l'IVA;
- √ studi e ricerche, comprese le spese generali e l'IVA;
- √ spese per pubblicazioni, comprese le spese generali e l'IVA;
- √ seminari e azioni di informazione, comprese le spese generali e l'IVA;
- √ acquisizione ed installazione di sistemi informatizzati di gestione, sorveglianza e valutazione ;
- √ spese generali dell'amministrazione di cui alla norma n.11 del Reg.(CE)n.448/2004 e successivi.
- √ spese connesse a preparazione, selezione, valutazione e sorveglianza dell'intervento e delle operazioni, ai sensi del Reg. 448/2004;
- √ spese per le riunioni di comitati e subcomitati relative all'esecuzione del Programma, ai sensi del Reg. 448/2004;
- √ spese per attività di programmazione, studi di fattibilità, organizzazione riunioni;
- √ spese relative alla revisione contabile e ai controlli in loco delle operazioni, ai sensi del Reg. 448/2004.

In riferimento a tali spese, il Regolamento 448/2004 specifica (Norma 11, punto 2.3) che il contributo dei Fondi Strutturali è limitato ad un importo massimo deciso dalla Commissione, mentre le spese per studi, seminari, azioni di informazione, valutazione, nonché l'acquisizione e installazione di sistemi informatici hardware e software di gestione, sorveglianza e valutazione non sono soggette a massimale.

Inoltre, sono considerate ammissibili altre eventuali categorie di spese sopra non specificate, purchè conformi alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 448/2004 e successivi.

### **III.7 Descrizione delle connessioni e integrazioni con altre misure**

La Misura è connessa orizzontalmente a tutte le Misure del Programma.

**SEZIONE IV - QUADRO FINANZIARIO DELLA MISURA**

**IV.1 Tasso di partecipazione**

La Misura prevede un tasso di partecipazione del FESR pari circa al 50% per un valore di Euro 19.359.000. La partecipazione pubblica nazionale, pari circa al 50% della spesa totale ammissibile, è a carico del Fondo di Rotazione *ex lege* 183/87 per un importo di Euro 19.359.000.

**Tabella 71 Piano Finanziario della Misura II.2 - valori in Euro**

	Totale	FESR	Nazionale (FdR)
Misura IV.1	38.718.000	19.359.000	19.359.000

**IV.2 Previsione di spesa annuale**

La tabella di seguito esposta evidenzia la previsione di spesa della Misura in Euro senza decimali.

**Tabella 72 Profilo di spesa della Misura IV.1**

Spesa/Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa per anno	-	-	-	1.343.216	5.482.739	7.733.149	9.201.308	7.358.749	7.598.839
Obiettivo di spesa	-	-	-	1.343.216	6.825.956	14.559.104	23.760.413	31.119.161	38.718.000

**SEZIONE V - VALUTAZIONE EX ANTE: ANALISI DI COERENZA E QUANTIFICAZIONE DEGLI OBIETTIVI SPECIFICI**

**V.1 Coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario**

La coerenza della Misura rispetto all'obiettivo di garantire una gestione efficiente ed efficace del Programma attraverso il coordinamento, da parte dell'Autorità di Gestione del PON, dei diversi soggetti ed enti titolari di Misura, emerge chiaramente dall'analisi delle azioni che si prevede di attuare.

**V.2 Pertinenza dei criteri di selezione**

La pertinenza dei criteri di selezione risulta rilevabile rispetto agli obiettivi specifici della Misura, alle condizioni di attuazione del QCS e del Programma nonché al principio di integrazione dato il carattere fortemente trasversale delle operazioni previste.

In particolare, alcune operazioni previste nella Misura rispondono al principio di verificabilità dei risultati del Programma, quale elemento decisivo per evidenziare la credibilità delle operazioni in relazione agli obiettivi del Programma. Per quanto riguarda le politiche trasversali le attività, relativamente all'Ambiente previste dalla Misura, (Azione A Blocco 1.2) possono produrre effetti importanti sul rispetto delle politiche ambientali, soprattutto, come conseguenza delle attività di monitoraggio, di analisi e di supporto ai percorsi valutativi. Questa linea di attività consente infatti di migliorare le capacità di individuare e diffondere informazioni sull'impatto delle operazioni sul sistema ambientale, anche finalizzate a migliorare le conoscenze, la produzione delle informazioni, la definizione e l'attuazione della VAS.

In altri casi le operazioni previste dalla Misura contribuiscono all'approfondimento delle basi conoscitive delle problematiche trasportistiche nelle Regioni dell'Obiettivo 1 al fine di dare un contributo costante:

- al processo di programmazione e selezione delle operazioni,
- alla revisione di metà periodo, e
- alla ridefinizione di punti di forza e di debolezza.

In tal senso, per l'attuazione di operazioni all'interno di questa azione (Azione B Blocco 3.1) si è ritenuto di coinvolgere, in un contesto di partenariato, anche le Regioni e i componenti del Gruppo Lavoro Trasporti del QCS, sia per la proposizione di temi di approfondimento sia per la successiva messa a disposizione degli esiti e dei risultati, in considerazione della rilevanza degli obiettivi di integrazione e coordinamento per le infrastrutture di trasporto.

### **V.3 Quantificazione degli obiettivi e analisi degli effetti occupazionali**

#### *V.3.1 Indicatori di programma e quantificazione degli obiettivi*

La Tabella 73 che segue riporta gli indicatori di realizzazione fisica, con i relativi *target*, della Misura.

Per la specificazione delle unità di misura utilizzate nella quantificazione degli indicatori individuati si rimanda all'apposito documento di dettaglio elaborato dal MIT nell'ambito delle attività del monitoraggio.

Tabella 73 - Indicatori nazionali di realizzazione fisica della Misura IV.1.

Misure	Cod UE	Tipologia progetto	Sottotipologie	INDICATORI DI REALIZZAZIONE FISICA		
				Indicatore	Unità di Misura	Target (a fine Programma)
Misura IV.1	411	Strumenti per l'attuazione dei PO	Monitoraggio e Assistenza Tecnica	Contratti	N°	7
			Pubblicità	Contratti	N°	2
			Controllo	Contratti	N°	2
	412	Valutazione dei PO	Valutazione	Contratti	N°	3
	413	Studi e ricerche di settore	Trasporti	Interventi	N°	4
				Banche dati	N°	1

*V.3.2 Analisi degli effetti occupazionali*

La Misura non concorre direttamente alla creazione di opportunità occupazionali. La fase di realizzazione della Misura potrà offrire occasioni di lavoro per figure professionali qualificate.

**ALLEGATI**

<b>ALLEGATO 1</b>
-------------------

## **PUBBLICITÀ E INFORMAZIONE: IL PIANO DI COMUNICAZIONE**

### **Premessa**

Le azioni in materia di informazione e pubblicità previste dal presente Piano di comunicazione, redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il personale e i servizi generali - Direzione Generale per la Programmazione e Programmi Europei sono realizzate in ottemperanza alla seguente normativa comunitaria di riferimento:

#### a) Articoli 34 e 46 del Regolamento (CE) n. 1260/1999

Articolo 34, co 1, lett h stabilisce che l'Autorità di gestione incaricata dell'esecuzione di un intervento strutturale comunitario è responsabile del rispetto degli obblighi in materia di informazione e pubblicità.

Articolo 46 (azioni informative e pubblicitarie sugli interventi dei Fondi strutturali) indica inoltre che l'Autorità di gestione ha la responsabilità di garantire che l'intervento sia reso pubblico e in particolare di informare i potenziali beneficiari finali, le organizzazioni professionali, le parti economiche e sociali, gli organismi per la promozione della parità tra uomini e donne e le organizzazioni non governative interessate alle possibilità offerte dall'intervento, nonché l'opinione pubblica sul ruolo svolto dalla Comunità in favore dell'intervento e ai risultati conseguiti da quest'ultimo.

#### b) Regolamento (CE) n. 1159/2000

Si riferisce alle azioni di informazione e di pubblicità ad opera degli Stati membri sugli interventi dei Fondi strutturali.

Attraverso questo strumento normativo la Commissione indica alle Autorità di gestione i punti salienti che dovranno essere contenuti nella pianificazione comunicativa: disposizioni generali e campo di applicazione, obiettivi, destinatari e modalità attuative delle azioni informative e pubblicitarie. L'attività di informazione e pubblicità ha, quindi, un ruolo fondamentale nel ciclo di programmazione dei Fondi Strutturali 2000-2006, mirando a promuovere la massima condivisione delle informazioni e delle conoscenze sull'attuazione delle iniziative cofinanziate.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il personale e i servizi generali - Direzione Generale per la Programmazione e i Programmi europei provvede, in particolare a:

- pubblicare il contenuto dell'intervento, la partecipazione dei Fondi strutturali, e diffondere i documenti relativi e metterli a disposizione dei possibili interessati;
- informare sull'andamento delle operazioni durante tutto il periodo di programmazione;
- attuare iniziative d'informazione sull'andamento delle operazioni cofinanziate.

Il "Piano di Comunicazione" del Programma in conformità con i Regolamenti citati, tiene conto della partecipazione alla comunicazione dello Stato membro (rappresentato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e dell'Autorità di gestione del PON.

### **Gli obiettivi del Piano di Comunicazione**

In relazione al disposto del Regolamento 1260/99, articolo 18 paragrafo 3 l'Autorità di Gestione del PON Trasporti 2000 - 2006 intende cofinanziare, nell'ambito della Misura IV.1 - Assistenza Tecnica, Monitoraggio e Valutazione, l'attività di comunicazione del Programma Operativo, con l'obiettivo prioritario di promuovere e realizzare un'informazione costante sui contenuti, le finalità e i risultati con esso conseguiti o compatibili.

Gli obiettivi di carattere generale delle azioni del Piano di Comunicazione sono:

- Informare i potenziali beneficiari finali, le autorità locali e le altre autorità pubbliche competenti, le organizzazioni professionali e gli ambienti economici, le parti economiche e sociali, le organizzazioni non governative, in particolare gli organismi che operano per la tutela e il miglioramento dell'ambiente, gli operatori o i promotori dei progetti, sulle possibilità offerte dalle operazioni realizzate con l'Unione europea al fine di garantirne la trasparenza;
- Informare l'opinione pubblica sul ruolo svolto dall'Unione europea, in collaborazione con gli Stati membri per l'intervento e in merito ai risultati conseguiti;
- Informare e aumentare la notorietà delle opere realizzate nel Mezzogiorno mediante l'utilizzo dei Fondi strutturali comunitari;

Gli obiettivi specifici possono, invece, essere così sintetizzati:

- Informare sui lavori del Comitato di sorveglianza;

- Sensibilizzare i soggetti coinvolti nella gestione del Programma sull'importanza della comunicazione e di un efficace flusso informativo multi - direzionale;
- Garantire l'informazione completa e diffusa sul territorio nazionale riguardo ai contenuti degli interventi comunitari realizzati nel Mezzogiorno d'Italia;
- Evidenziare il contributo offerto dal PON Trasporti 2000-2006 al conseguimento degli obiettivi strategici per lo sviluppo del settore dei trasporti stabiliti nel QCS, nel PGTL e nello Strumento Operativo per il Mezzogiorno;
- Evidenziare l'impatto economico-sociale degli investimenti oggetto del cofinanziamento comunitario;
- Garantire la visibilità delle realizzazioni cofinanziate anche con azioni informative e di pubblicità esterna, mirate soprattutto alle collettività locali;
- Evidenziare il ruolo dell'Unione europea a tutela dell'ambiente e sottolineare che le operazioni tengono conto del rispetto dell'ambiente;
- Sviluppare presso l'opinione pubblica il senso di appartenenza all'Europa.

### **I destinatari del Piano di Comunicazione**

La comunicazione, segue lo sviluppo degli investimenti durante la loro realizzazione ed ultimazione. L'individuazione degli Enti destinatari del Piano di Comunicazione permette di selezionare strumenti di informazione e comunicazione diversificati per ciascun gruppo omogeneo.

- Autorità locali competenti: gli enti e gli organismi pubblici locali con dimensione territoriale comunale, sovracomunale e provinciale che svolgono attività che concorrono alla realizzazione degli interventi cofinanziati;
- Altre Autorità pubbliche competenti: tutti gli enti e gli organismi pubblici con competenza territoriale interregionale che svolgono delle attività che concorrono alla realizzazione delle operazioni; i medesimi Responsabili di Misura per l'attuazione delle operazioni previste dal PON Trasporti (competenti uffici del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Anas S.p.A., Ente Nazionale Assistenza di Volo,

Ente Nazionale Aviazione Civile), per valorizzare l'impegno degli stessi volto a migliorare l'efficacia delle attività svolte;

- Organizzazioni professionali : gli enti e gli organismi pubblici e privati a scala regionale e provinciale che raggruppano soggetti interessati dalla realizzazione delle operazioni;
- Parti economiche e sociali: gli enti e gli organismi pubblici e privati, attori della realtà economica e sociale del territorio, che come tali sono in grado di influenzarla e orientarla;
- Organizzazioni No Profit: gli enti e gli organismi pubblici senza fine di lucro che svolgono un ruolo positivo a favore della collettività, e in particolare per la tutela ed il miglioramento dell'ambiente;
- Opinione pubblica, utenti e clienti dei servizi di trasporto.

In considerazione dell'ampia platea di destinatari degli interventi di comunicazione, il Piano di Comunicazione conterrà azioni di carattere tradizionale (canali dei mass media, stampa, etc) rivolte principalmente all'opinione pubblica e ad i cittadini in generale ed azioni più mirate a favore di altri soggetti interessati a vario titolo dall'attuazione del Programma. La differenziazione dipende dai diversi fabbisogni conoscitivi che variano dall'aver notizia della realizzazione delle operazioni attraverso i Fondi strutturali, dalla necessità di apprendere le modalità attuative del Programma e dei progetti, dai meccanismi finanziari connessi all'utilizzo dei Fondi, dai risultati e impatti generati durante l'attuazione.

## **I Canali di Comunicazione**

La comunicazione è realizzata, per ottenere risultati efficaci, utilizzando diversi strumenti di informazione, ognuno con caratteristiche differenti e un pubblico diverso:

- Convegni;
- Portale Internet;
- Seminari tematici;
- Pubblicazioni e materiali di supporto;
- Partecipazione a fiere ed eventi;
- Servizi pubblicitari.

### Convegni

Lo scopo dei *convegni* è:

- spiegare il ruolo dell'Unione Europea, dell'Amministrazione titolare del Programma Operativo e delle Regioni italiane nella nuova programmazione.
- far avvicinare il grande pubblico ai Fondi Strutturali per evidenziare il loro contributo alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto per lo sviluppo del Mezzogiorno.
- illustrare il puntuale realizzarsi del programma al fine di presentare i risultati conseguiti.

I convegni sono rivolti, principalmente, alle amministrazioni centrali e locali, alle organizzazioni professionali, alle altre parti economiche e sociali e agli enti attuatori, nonché ad altri soggetti che presentino interessi legati alla realizzazione di infrastrutture di trasporto e alle tematiche di sviluppo connesse all'attuazione del PON Trasporti 2000-2006.

E' previsto un convegno per ciascun anno del periodo di programmazione secondo la distribuzione riportata nella seguente tabella riassuntiva.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Convegni		1	1	1	1	1

Nel 2004, il convegno riguarda il lancio del Piano di Comunicazione del PON Trasporti 2000/2006, da effettuarsi preferibilmente in una delle Regioni dell'Obiettivo 1 interessate dal Programma o a Roma.

È previsto un convegno conclusivo per illustrare i risultati delle iniziative attuate attraverso il PON, da tenersi entro la fine del 2009 (nel complesso dovranno essere effettuati n. 6 convegni).

Ciascun convegno si svolge in massimo 2 giornate.

### Internet

E' prevista la realizzazione di un portale tematico del PON Trasporti 2000-2006, con un'area a carattere generale in versione italiano-inglese, come strumento di comunicazione costante con tutti gli operatori coinvolti nell'attuazione delle operazioni nonché con il pubblico degli utenti delle infrastrutture di trasporto nel Meridione.

Il portale sarà articolato in due sezioni principali distinte:

- La prima, a contenuto prevalentemente istituzionale, conterrà principalmente la legislazione, nazionale ed europea relativa alle operazioni attuate dal PON,

informazioni sull'attuazione delle opere finanziate dal PON nonché altre informazioni funzionali ad un'ottimale gestione dello strumento;

- La seconda, rivolta al pubblico informerà sullo stato di realizzazione delle opere infrastrutturali nel Mezzogiorno e oltre a notizie di tipo istituzionale, sarà dedicata principalmente alle tematiche del PON Trasporti 2000-2006 (miglioramento dell'accessibilità, promozione dell'intermodalità, miglioramento della sicurezza nei trasporti, diffusione di studi/rapporti riguardanti la tematica ambientale, ecc.).

In termini generali, saranno implementate le attività di contorno di un portale istituzionale (*forum* di discussione tra i soggetti interessati e *newsletter* tematica del PON, con cadenza almeno quadrimestrale etc.).

### Seminari tematici

Si configurano come momenti di lavoro di approfondimento su argomenti specifici relativi alle diverse fasi della programmazione e della realizzazione delle operazioni, con il coinvolgimento di diversi soggetti interessati.

Essi mirano a dare un contributo alla realizzazione del Programma e delle misure previste, con l'utilizzo privilegiato di tecnici in grado di fornire un personale contributo al dibattito, e soprattutto, di guidare ed animare le discussioni sulle diverse tematiche. I seminari tematici forniscono informazioni sui "progetti eccellenti" e sui casi di insuccesso.

I seminari si svolgono prevalentemente nelle Regioni dell'Ob. 1 consentendo dialogo e confronto con le autorità e gli operatori locali per uno sviluppo sinergico delle operazioni infrastrutturali.

I seminari, dimensionati sulla base di un numero medio di circa 100 partecipanti ed articolati nell'arco di un'unica giornata, sono distribuiti secondo quanto indicato nella seguente tabella:

	2004	2005	2006	2007	2008
<b>Seminari</b>	1	3	2	2	2

### Pubblicazioni e materiali di supporto

Il Piano di comunicazione prevede, inoltre, l'attivazione delle seguenti pubblicazioni informative sul Programma:

- depliant/brochure a supporto degli eventi (convegni, seminari/fiere) programmati nel corso del periodo di programmazione;

- quaderno “PON trasporti” con cadenza quadrimestrale costituito da un numero minimo di 40 pagine con immagini a colori grafici e tabelle;
- altre pubblicazioni con cadenza occasionale quali cataloghi, etc.

#### Partecipazione a fiere ed eventi.

E' prevista la realizzazione di uno *stand* fieristico dedicato al PON Trasporti 2000-2006 e la partecipazione a forum nonché a manifestazioni fieristiche direttamente o indirettamente connesse con le tematiche relative alla mobilità individuale e collettiva, alla logistica delle merci, alle attività produttive nei settori caratterizzati da elevati fabbisogni di movimentazione, allo sviluppo del turismo, ecc.

In particolare, è assicurata la partecipazione ad un numero minimo di 3 eventi per ciascun anno del periodo di programmazione. L'intervento interessa località sia del Mezzogiorno che delle restanti parti d'Italia.

#### Servizi pubblicitari

Obiettivo della campagna pubblicitaria è la sensibilizzazione dell'opinione pubblica, ed in particolare dell'utenza delle diverse infrastrutture di trasporto presenti sul territorio nazionale, rispetto agli sforzi congiunti dei Fondi strutturali e dello Stato italiano finalizzati al superamento degli ostacoli che rallentano il processo di crescita economica, sociale e culturale delle aree periferiche e a rischio di marginalizzazione.

La fase di distribuzione è realizzata attraverso un “Piano Mezzi”, completo di indicazioni qualitative e quantitative (numero di passaggi radiotelevisivi e loro articolazione temporale, numero di pagine da acquisire per inserzioni, etc.) e soggetto ad aggiornamento periodico in relazione alle specifiche esigenze dell'Amministrazione, comprendente:

1. diffusione di spot televisivi su reti nazionali e locali;
2. diffusione di messaggio radiofonico su reti nazionali e locali;
3. acquisizione di pagine o sezioni su quotidiani nazionali e relativi inserti, nonché periodici generici a larga diffusione;
4. acquisizione di pagine su periodici specializzati del settore trasporti, viaggi ecc. con diffusione sul territorio nazionale ed estero;
5. campagne di affissione nelle principali città del Meridione e nella città di Roma, che privilegino la modalità di diffusione attraverso il parco pubblico circolante (autobus, metropolitana, treno etc.)
6. campagne di affissione presso le infrastrutture puntuali ad alta affluenza di pubblico (stazioni, aeroporti, porti, *hub* intermodali, etc.);
7. diffusione del banner presso i maggiori portali/siti istituzionali o commerciali.

Inoltre, in attuazione del punto 6 dell'allegato al Regolamento 1159/00, sono apposte le targhe esplicative permanenti per le infrastrutture accessibili al grande pubblico.

## Le risorse finanziarie previste

Per l'attuazione del Piano di Comunicazione, l'Autorità di Gestione del Programma destina risorse, a valere della Misura IV.1, pari ad Euro 7.746.853.

Le tabelle 8 e 9 evidenziano il Cronogramma di spesa e la pianificazione temporale delle attività realizzative del Piano di Comunicazione.

### CRONOGRAMMA DI SPESA

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Spesa	-	-			950.000,00	1.548.000,00	1.548.000,00	1.548.000,00	2.152.853,00
Spesa cumulata	-	-			950.000,00	2.498.000,00	4.046.000,00	5.594.000,00	7.746.853,00

TABELLA 9: PIANIFICAZIONE TEMPORALE DELLE ATTIVITA'

Azioni/Anni	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Convegni					√	√	√	√	√
Sito Internet					√		√		
Seminari tematici					√	√	√	√	√
Campagne pubblicitarie					√	√	√	√	√
Pubblicazioni					√	√	√	√	√

## Modalità di attuazione del "Progetto" di Comunicazione

La struttura titolare del "Progetto" di Comunicazione e responsabile delle attività di informazione, sensibilizzazione e pubblicità del Programma è identificata nell'AdG del PON - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Dipartimento per il Coordinamento dello Sviluppo del Territorio, per il personale e i servizi generali - Direzione Generale per la Programmazione e i Programmi Europei, Divisione 4 - Programmazione Fondi Strutturali.

Tale struttura, con il supporto tecnico del soggetto incaricato delle attività di assistenza tecnica del Programma, coordinerà le diverse fasi del processo di attuazione del "Progetto" di Comunicazione, dalla progettazione esecutiva all'attuazione delle diverse azioni previste dal Piano di Comunicazione stesso.

L'attuazione delle azioni previste dal Reg. 1159/00 si articola in due distinte fasi, la prima delle quali, relativa alla realizzazione degli strumenti di comunicazione (spot televisivo, radiofonico, materiale grafico per below the line ecc.) tramite la procedura

del pubblico incanto ai sensi del D.Lgs. 17 marzo 1995, n. 157 come modificato dal D.Lgs. 25 febbraio 2000, n. 65, da utilizzarsi a supporto delle azioni inserite nel Piano di Comunicazione, è stata avviata con la stipula del relativo contratto avvenuta in data 26.01.04.

La seconda fase, consistente nella elaborazione del Piano Operativo di comunicazione integrata e nella realizzazione delle relative azioni attuative, avverrà tramite affidamento per il periodo 2004/2008 ad un unico soggetto, scelto mediante la procedura di cui sopra, il cui bando è stato inviato all'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali della Comunità Europa in data 9 febbraio 2004.

### **Valutazione delle azioni realizzate**

La valutazione in oggetto è svolta dal soggetto incaricato del servizio di valutazione indipendente del Programma, sulla base di un *set* di indicatori adeguato alle azioni che sono concretamente attivate. La definizione di tale *set* sarà effettuata dall'AdG con il supporto tecnico-specialistico del soggetto incaricato delle attività di assistenza tecnica e monitoraggio e dallo stesso soggetto incaricato del servizio di valutazione indipendente del Programma.

La valutazione mira ad evidenziare e eventualmente misurare l'impatto del Piano di Comunicazione sui destinatari dello stesso ed il conseguimento degli obiettivi generali e specifici prefissati.

## ALLEGATO 2

### UTILIZZO DELLE RISORSE LIBERATE

#### Premessa

Nell'ambito della revisione di metà periodo del QCS 2000-2006 sono state definite le condizioni di riutilizzo delle risorse c.d. liberate, ovvero rivenienti alle Autorità di Gestione (di seguito, AdG) dai rimborsi comunitari e nazionali relativi ai progetti imputati alla programmazione comunitaria e originariamente coperti da altre fonti di finanziamento (c.d. progetti "volano" o "coerenti").

Secondo le indicazioni del nuovo testo del QCS (par. 6.3.6) tali risorse devono essere "totalmente e tempestivamente reinvestite dalle stesse AdG per la realizzazione di progetti coerenti con i contenuti delle misure e rispondono ai requisiti previsti dai criteri di selezione dei complementi di programmazione".

#### La quantificazione

Seguendo le indicazioni del QCS, la quantificazione delle risorse liberate è realizzata attraverso le informazioni tratte dal sistema di monitoraggio nazionale, avendo a riferimento la data di avvio delle operazioni e la loro identificazione come progetti che liberano risorse da includere nella programmazione attraverso le procedure di selezione.

Il Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento Ragioneria Generale dello Stato - IGRUE rende disponibile all'Autorità di Gestione del QCS un report predefinito, contenente, per programma operativo e misura, l'elenco e l'ammontare dei progetti coerenti, selezionati e certificati alla Commissione europea.

L'ammontare delle risorse da riprogrammare non è inferiore all'importo riferito al "costo del progetto", imputato al QCS come "costo pubblico dell'operazione", cofinanziato da risorse comunitarie e statali. Il re-impiego avviene nel momento in cui maturano, a seguito dell'avvio delle rendicontazioni, i presupposti del rientro dei fondi di cofinanziamento comunitario e statale.

La destinazione territoriale delle risorse liberate

L'utilizzo delle risorse liberate sarà sottoposto ad una verifica relativa:

- alla destinazione territoriale, ritenuta essenziale nell'ambito dei programmi nazionali;
- alla destinazione per obiettivi, essenziale sia per i PON che per i POR.

Anche in questo caso, elemento rilevante sarà costituito dal dato quantitativo di rendicontazione. Nel QCS, peraltro, si sottolinea l'assoluta importanza del monitoraggio delle decisioni sulla destinazione dei rientri dei PON che hanno giurisdizione su territori più ampi di quelli ammissibili all'Obiettivo 1, per evitare fuoriuscite di risorse da tali territori a vantaggio di altri ed anche assicurare una equilibrata allocazione delle risorse liberate tra le diverse Regioni in considerazione degli specifici fabbisogni settoriali.

### **La finalizzazione settoriale e per misura delle risorse liberate**

Il PON Trasporti ha stabilito che la riallocazione avvenga sulla stessa Misura che ha generato i rimborsi. Ciò è stato definito dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti Direzione Generale alla Programmazione e Programmi Europei attraverso i Decreti, e avviene con Intese con gli enti realizzatori e l'Autorità di Gestione. Ad ogni modo coerentemente con quanto stabilito dal QCS la riallocazione delle risorse liberate deve:

- assicurare un apporto diretto agli obiettivi;
- essere effettuata all'interno dello stesso Asse prioritario che ha generato i rimborsi;
- essere aderente ai criteri di selezione previsti nel Complemento di Programmazione.

La selezione delle operazioni da realizzare attraverso l'utilizzo delle "risorse liberate" è effettuata dal PON trasporti sulla base degli stessi criteri di selezione stabiliti dal PON e dal CdP e anche sulla base dei risultati e degli indirizzi della valutazione intermedia.

Nei casi eccezionali in cui la riallocazione dovesse comportare una attribuzione di risorse ad Assi diversi da quelli che hanno generato i rimborsi, essa dovrà essere chiaramente esplicitata e motivata dall'Autorità di Gestione e formerà oggetto di informativa al Comitato di Sorveglianza del PON Trasporti.

L'identificazione degli assi e delle misure destinatari delle risorse liberate non potrà prescindere da una preventiva ricognizione della progettazione disponibile e dalla tempistica di utilizzo di tali risorse, per privilegiare la realizzazione di progetti che possiedono una tempistica di attuazione quanto più possibile parallela al periodo di programmazione 2000-2006.

### **La continuità delle operazioni nella successione dei cicli di programmazione comunitaria.**

Il sempre maggiore avvicinamento tra obiettivi e regole della programmazione comunitaria e di quella nazionale finanziata con risorse aggiuntive rende sempre più concreta la possibilità di indifferenza delle fonti di copertura di progetti volti al conseguimento di obiettivi comuni, anche in vista delle esigenze di tempestivo avvio del nuovo ciclo di programmazione.

### **Relazioni informative**

Sulla base della preventiva quantificazione dell'ammontare delle risorse liberate, le Autorità di Gestione dei Programmi Operativi sono tenute a inviare annualmente, a partire dal 2004 ed entro il 31 ottobre di ogni anno, all'Autorità di Gestione del QCS per l'eventuale informativa al Comitato di Sorveglianza del QCS, apposite relazioni nelle quali sono specificati:

- le misure i cui obiettivi specifici sono rafforzati dai progetti finanziati con le risorse liberate;
- l'elenco dei progetti finanziati con le risorse liberate con la specifica del titolo, importo, e tempistica di attuazione di ciascun progetto;
- i criteri di ammissibilità e selezione previsti dai rispettivi Complementi di Programmazione, sulla base dei quali sono stati selezionati e finanziati i suddetti progetti<sup>66</sup>.

Il rispetto di questi requisiti costituirà elemento di valutazione in sede di determinazione delle allocazioni finanziarie relative al prossimo ciclo dei Fondi Strutturali.

### **Modalità di destinazione**

Come espresso nel QCS:

la copertura del fabbisogno generato dal progetto selezionato è assicurata destinandovi le risorse rivenienti dal FESR e garantendo il cofinanziamento nazionale previsto dalla specifica misura, che potrà essere tirato dal Fondo di Rotazione (ove assegnato) o coperto da altre risorse (es. Contratti di Programma, leggi di settore, ecc.).

---

<sup>66</sup> Al fine di garantire coerenza e di consentire al programma la disponibilità di una selezione progetti di riserva i "progetti di riutilizzo" sono selezionati sulla base delle modalità di selezione definite per il PON Trasporti (sezione N del CdP), utilizzando la stessa batteria di criteri di selezione, con l'eccezione di alcuni criteri di ammissibilità (tempistica e grandi progetti) che non erano in questo caso applicabili.

A scopo di chiarimento, si riporta un esempio di riallocazione di risorse liberate.

<b>Progetti "volano"</b>			
	<b>Quota nazionale (60%)</b>	<b>Quota FESR (40%)</b>	<b>Totale</b>
<b>Progetto X</b>	60	40	<b>100</b>
<b>Progetto Y</b>	90	60	<b>150</b>
<b>Progetto Z</b>	120	80	<b>200</b>
<b>Totale</b>	<b>270</b>	<b>180</b>	<b>450</b>

<b>Progetti "PON" - (già selezionati o da selezionare)</b>			
	<b>Quota nazionale (60%)</b>	<b>Quota FESR (40%)</b>	<b>Totale</b>
<b>Progetto A</b>	42	28	<b>70</b>
<b>Progetto B</b>	66	44	<b>110</b>
<b>Progetto C</b>	72	48	<b>120</b>
<b>Progetto D</b>	90	60	<b>150</b>
<b>Totale</b>	<b>270</b>	<b>180</b>	<b>450</b>

Dall'esempio si ricava, quindi, che le risorse liberate andranno ridistribuite su un numero di progetti evidenziati in selezione, con il vincolo del totale reimpiego delle somme rivenienti dal FESR e la garanzia del cofinanziamento nazionale.

Solo in questo modo viene garantita l'effettiva addizionalità dell'intervento comunitario.

<b>ALLEGATO 3</b>
-------------------

**DECISIONI DELLA CE DI CONFERMA DEL TASSO DI COFINANZIAMENTO PER I GRANDI PROGETTI AI SENSI DEGLI ARTT. 25 E 26 DEL REGOLAMENTO CE 1260/99**

<b>ALLEGATO 4</b>
-------------------

## **L'INTEGRAZIONE DEL TEMA AMBIENTALE NELL'ATTUAZIONE DEL PON TRASPORTI: INDICATORI AMBIENTALI**

### **Premessa**

La selezione e revisione della lista degli indicatori ambientali, relativi a ciascuna misura del PON T, è stata effettuata, in stretto partenariato con l'Autorità Ambientale (AA) del PON Trasporti, a partire dall'esame degli impatti attesi dal Programma sulle principali componenti ambientali indicate nel QCS. Gli impatti attesi considerati sono stati ricavati dalla consultazione della "Valutazione Ex Ante Ambientale del PON T 2000-2006" (sezione 2.3.2 "Individuazione degli impatti ambientali potenziali del Programma") la quale, individuando le tipologie di interventi previste in ciascuna misura, ha identificato i relativi effetti potenziali, positivi e negativi, sulle componenti ambientali, sia in fase di realizzazione che di esercizio.

Per ognuno degli impatti attesi si è proceduto alla definizione di un opportuno indicatore in grado di dar conto, nella maniera più diretta possibile, dell'impatto considerato. In alcuni casi questa operazione ha condotto alla definizione di nuovi indicatori rispetto a quelli riportati nella precedente versione del CdP (giugno 2002); in altri casi l'elaborazione di nuovi indicatori è stata accompagnata dalla contestuale eliminazione di precedenti che apparivano poco significativi o di difficile quantificazione. Durante questa operazione sono state tenute sempre presenti le indicazioni riportate nel documento "Indirizzi tecnici e metodologici per la valutazione ambientale dei programmi operativi".

In tutti i casi la selezione degli indicatori ha tenuto in conto il fatto che le informazioni richieste potessero essere rilevate o direttamente dalla consultazione degli elaborati progettuali e dagli studi di impatto ambientale quando previsti, o ricavabili attraverso semplici elaborazioni.

### **Metodologia adottata per la definizione degli indicatori ambientali**

La revisione e adeguamento del set di indicatori ambientali è stata effettuata dall'AdG e dall'AA in partenariato, quale strumento cruciale a sostegno e garanzia di una maggiore integrazione dei temi di sostenibilità ambientale nell'attuazione del programma e nel monitoraggio degli impatti, nonché per assicurare la conformità delle operazioni selezionate nel PON Trasporti con la politica e la legislazione comunitaria in materia di ambiente.

Il processo di revisione è stato comunque indirizzato a garantire la presenza di indicatori di impatto su tutte le componenti ambientali rilevanti per ciascuna misura.

Di seguito si riportano una breve descrizione dei principali passaggi seguiti nella revisione degli indicatori ambientali e la tabella riassuntiva degli indicatori proposti. Per la trattazione completa della metodologia seguita e degli approfondimenti effettuati in sede di revisione del set degli indicatori ambientali del CdP si rimanda al documento "Metodologia per la revisione e l'implementazione degli indicatori ambientali da riportare nel CdP e per l'integrazione del tema

ambientale nell'attuazione del PON Trasporti" redatto in partenariato dall'AdG e dall'AA, a disposizione per gli approfondimenti in esso contenuti..

Le principali tappe della revisione degli indicatori ambientali da inserire nel CdP revisionato ed aggiornato sono stati:

- la revisione degli impatti ambientali attesi per tipologia di operazioni prevista da ogni misura (riportati nella VEA del PON Trasporti);
- la derivazione da tali impatti di indicatori corrispondenti alle pressioni identificate;
- il confronto con la lista di indicatori presente nella versione precedente del CdP (2002) e la razionalizzazione e qualificazione degli stessi. Tale attività ha condotto, nell'ambito dell'originario set proposto:
  - il mantenimento di quegli indicatori quantificabili a livello di progetto;
  - in alcuni casi, la migliore precisazione dell'indicatore originario;
  - in altri casi, la sostituzione di un indicatore con un altro che risponda alle caratteristiche di più agevole misurabilità a livello di singolo progetto.

La lista di indicatori proposti soddisfa il requisito di disponibilità degli indicatori, o la loro deducibilità, dagli elaborati progettuali o dagli elaborati già prodotti nell'ambito del processo autorizzativi (procedura di VIA; Valutazione di incidenza) degli interventi. Ciò assicura, per la massima parte dei casi, la quantificazione dell'indicatore in funzione di dati ufficiali, affidabili e già disponibili.

Per ciò che concerne la misurabilità degli indicatori, la quantificazione è effettuata a livello di singolo progetto (operazione). Essi vanno, infatti, in primo luogo, intesi come misuratori, in termini assoluti, dell'impatto dei progetti del PON-T sulle diverse componenti ambientali.

Si è, comunque, ritenuto utile ed opportuno indicare quale "target" o "limite di impatto atteso" il limite imposto dalla normativa comunitaria e nazionale in materia di ambiente, laddove applicabile.

La lista di indicatori selezionati prevede dunque il riferimento a dati per progetto facilmente disponibili o derivabili, adeguatamente documentati e di qualità certa, e che al contempo consentono una misurazione dell'impatto sui vari tematismi ambientali.

Le componenti ambientali interessate dagli effetti del PON ("tematismi ambientali") e coperte da indicatori sono quelle indicate nella Valutazione ex Ante Ambientale del PON Trasporti (aggiornata al 31/12/2002), ovvero:

- Aria (nello schema seguito dall'Autorità Ambientale del PON Trasporti nella stesura della VEA, il tematismo "Aria" include anche gli impatti legati al rumore)
- Acqua
- Difesa del Suolo
- Rifiuti
- Ecosistemi naturali
- Ambiente urbano
- Patrimonio storico-architettonico, archeologico e paesaggistico.

L'analisi è stata sviluppata per Misura e con riferimento ai tematismi ambientali, in coerenza con la struttura del Complemento di programmazione e della Valutazione ex Ante Ambientale (VEA). Per l'approfondimento delle tematiche ambientali e della normativa di riferimento si rimanda al documento metodologico di riferimento sopra citato.

La lista degli indicatori selezionati attraverso i passaggi e la logica metodologica su esposti, è presentata secondo lo schema riportato di seguito (Tabella 1), che dà indicazione delle seguenti informazioni:

- Misura/Ente Responsabile di Misura
- Tematismo ambientale
- Indicatore proposto CdP 2005 (Descrizione dell'indicatore)
- Unità di Misura
- Target /limite di legge (ove applicabile)

In Appendice è riportata una breve elencazione della normativa di riferimento per ciascun Tematismo

## Elenco indicatori Ambientali per Misura

### MISURA I.1 - MISURA II.1

	Indicatore	Unità di misura	Limite di legge
Aria/ Ambiente urbano	Immissioni sonore in fase di cantiere e in fase di esercizio	Massimo livello di esposizione diurno e notturno (dB) (in fase di cantiere e di esercizio) sui ricettori sensibili (a scuole (solo x limite diurno), ospedali, case di cura e riposo)	<u>In fase di cantiere</u> , il DL 135/92 stabilisce i limiti di potenza acustica del rumore prodotto, all'aperto, dagli escavatori, mentre il DL 137/92 stabilisce i limiti di potenza acustica del rumore propagato nell'ambiente dalle gru a torre. <u>In fase di esercizio</u> , i valori limite di immissione per i ricettori sensibili sono stabiliti dal DPR 459/1998 : 40 dB (A) notte 50 dB (A) giorno (i valori indicati si riferiscono a scuole (solo x limite diurno), ospedali, case di cura e riposo)
	Emissioni di inquinanti atmosferici (NOx, CO2, Pm10, NMVOC, SOx e C6H6) in fase di cantiere e di esercizio (quest'ultimo solo per progetti con esercizio con locomotive diesel)	g di NOx per il totale degli anni di cantiere g di CO2 per il totale degli anni di cantiere g di PM10 per il totale degli anni di cantiere g di C6H6 per il totale degli anni di cantiere g di SOx per il totale degli anni di cantiere g di NOx / anno esercizio (se diesel) g di CO2 / anno esercizio (se diesel) g di PM10 / anno esercizio (se diesel) g di C6H6 / anno esercizio (se diesel) g di SOx / anno esercizio (se diesel)	Non Applicabile (NA)
	Stima della quantità di traffico deviato da gomma a ferro (passeggeri km, tonnellate km)	passeggeri km tonnellate km deviati da strada a ferrovia	NA
Difesa del Suolo	Nuova Area occupata (cantiere / esercizio)	mq o kmq di superficie occupata	NA
	% Area occupata dall'opera che ricade in aree a rischio idrogeologico medio o moderato	% area a rischio idrogeologico (medio o moderato) / sup. occupata totale	NA

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
	Valore assoluto dell'area a rischio idrogeologico medio o moderato a rischio occupata dall'opera	mq area a rischio (medio o moderato) occupata	NA
	Quantità di inerti di approvvigionamento	mc o tonnellate di inerti	NA
<b>Ecosistemi Naturali</b>	n. di sottopassi per la fauna	N. sottopassi oppure N sottopassi / km	NA
	Perdita diretta di habitat	<b>Rischio perdita di habitat/frammentazione:</b> alto/medio/basso/ trascurabile (scala di rischio)	NA
	Frammentazione di habitat	<b>fasi di Valutazione di incidenza</b> effettuata: Scala da I (verifica), II (valutazione appropriata), III (analisi di soluzioni alternative), IV (definizione di misure di compensazione)..	NA
<b>Rifiuti</b>	Quantità di rifiuti prodotti e tipologia	Tonnellate	NA
	% di rifiuti destinati a recupero/riciclo	% tonnellate riciclate/ riutilizzate	NA
<b>Acqua</b>	Lunghezza tratti in rilevato Lunghezza tratti in trincea Lunghezza tratti in galleria	km di rilevato km di trincea km di galleria	NA
	n. di interferenze con corpi idrici	Numero interferenze Numero interferenze / km	NA
<b>Patrimonio storico-architettonico Archeologico-paesaggistico</b>	n. di viadotti	Numero	NA
	Lunghezza di rilevato superiore ai 5 m di altezza Lunghezza di trincea superiore ai 5 m di altezza	km di rilevato km di trincea	NA

**MISURA I.2 - MISURA II.2**

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
<b>Aria/ Ambiente urbano</b>	Immissioni sonore in fase di cantiere e in fase di esercizio	Massimo livello di esposizione diurno e notturno (dB) (in fase di cantiere e di esercizio) sui ricettori sensibili (scuole (solo x limite diurno), ospedali, case di cura e riposo)	<u>In fase di cantiere</u> , il DL 135/92 stabilisce i limiti di potenza acustica del rumore prodotto, all'aperto, dagli escavatori, mentre il DL 137/92 stabilisce i limiti di potenza acustica del rumore propagato nell'ambiente dalle gru a torre. <u>In fase di esercizio</u> , i valori limite di immissione per i ricettori sensibili sono stabiliti dal DPR 142/2004 : 35 dB (A) notte 45 dB (A) giorno (i valori indicati si riferiscono a scuole (solo x limite diurno), ospedali, case di cura e riposo)
	Emissioni di inquinanti atmosferici (NOx, CO2, Pm10, NMVOC, SOx e C6H6) in fase di cantiere e di esercizio	g di NOx per il totale degli anni di cantiere g di CO2 per il totale degli anni di cantiere g di PM10 per il totale degli anni di cantiere g di NMVOC per il totale degli anni di cantiere g di C6H6 per il totale degli anni di cantiere g di SOx per il totale degli anni di cantiere	NA
		g di NOx / anno esercizio g di CO2 / anno esercizio g di PM10 / anno esercizio g di NMVOC / anno esercizio g di C6H6 / anno esercizio g di SOx / anno esercizio	NA
<b>Difesa del Suolo</b>	Nuova Area occupata nella fase di cantiere e di esercizio	mq o kmq di superficie occupata	NA
	% Area occupata dall'opera che ricade in aree a rischio idrogeologico medio o moderato	% area a rischio idrogeologico (medio o moderato) / sup. occupata totale	NA
	Valore assoluto dell'area a rischio idrogeologico medio o moderato a rischio occupata dall'opera	mq area a rischio (medio o moderato) occupata	NA
	Quantità di inerti di approvvigionamento	mc o tonnellate di inerti	NA
<b>Ecosistemi Naturali</b>	n. di sottopassi per la fauna	N. sottopassi oppure N sottopassi / km	NA

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
	Perdita diretta di habitat	<b>Rischio perdita di habitat/frammentazione:</b> alto/medio/basso/ trascurabile (scala di rischio) <b>fasi di Valutazione di incidenza</b> effettuata: Scala da I (verifica), II (valutazione appropriata), III (analisi di soluzioni alternative), IV (definizione di misure di compensazione)..	NA
	Frammentazione di habitat		NA
<b>Rifiuti</b>	Quantità di rifiuti prodotti e tipologia	Tonnellate	NA
	% di rifiuti destinati a recupero/riciclo	% tonnellate riciclate/ riutilizzate	NA
<b>Acqua</b>	Lunghezza tratti in rilevato Lunghezza tratti in trincea Lunghezza tratti in galleria	km di rilevato km di trincea km di galleria	NA
	n. di interferenze con corpi idrici	Numero interferenze Numero interferenze / km	NA
<b>Patrimonio storico-architettonico Archeologico - paesaggistico</b>	N. di viadotti	Numero	NA
	Lunghezza di rilevato superiore ai 5 m di altezza Lunghezza di trincea superiore ai 5 m di altezza	km di rilevato km di trincea	NA

**MISURA I.3**

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
<b>Aria/ Ambiente urbano</b>	Economie nell' utilizzo di carburante delle navi.	Litri risparmiati / anno	NA
<b>Ecosistemi Naturali</b>	Riduzione degli sversamenti accidentali in mare	Variazione del rischio di sversamenti: (sversamenti post-operam - sversamenti ante-operam)/ sversamenti ante-operam) *100 )	NA
	Perdita diretta di habitat	<b>Rischio perdita di habitat/frammentazione:</b> alto/medio/basso/ trascurabile (scala di rischio)	NA
	Frammentazione di habitat	<b>fasi di Valutazione di incidenza</b> effettuata: Scala da I (verifica), II (valutazione appropriata), III (analisi di soluzioni alternative), IV (definizione di misure di compensazione)..	NA
<b>Acqua</b>	Riduzione degli sversamenti accidentali in mare	Variazione del rischio di sversamenti: (sversamenti post-operam - sversamenti ante-operam)/ sversamenti ante-operam) *100 )	NA

**MISURA I.4**

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
<b>Aria/ Ambiente urbano</b>	Emissioni di inquinanti atmosferici (C6H6, SOx, NOx, CO2, NMVOC, C6H6, PM10) in fase di esercizio per i movimenti per le operazioni di decollo e atterraggio.	g di inquinante emesso (nelle fasi di decollo / atterraggio: LTO) per effetto del maggior traffico g di NOx / anno esercizio g di CO2 / anno esercizio g di NMVOC / anno esercizio g di PM10 / anno esercizio g di C6H6 / anno esercizio g di SOx / anno esercizio	NA
	Immissioni sonore in fase di esercizio	Massimo livello di esposizione diurno e notturno (dB) sui ricettori sensibili (con riferimento alle zone di rispetto più sensibili: al di fuori della zonizzazione aeroportuale e Zona A) (si utilizza l'indice di valutazione del rumore aeroportuale, Lva (livello di valutazione del rumore aeroportuale)	Il Decreto del Ministero dell'ambiente 31.10.1997 stabilisce, per il rumore aeroportuale, per il territorio compreso in fascia A (ricettori sensibili), la possibilità di esporre la popolazione a livelli di rumore compresi tra 60 e 65 dB. Nella fascia di rispetto "A", l'indice Lva non deve superare i 65 dB (A).
	Emissioni elettromagnetiche.	V/m per il campo elettrico, A/m per il campo magnetico	40 V/m per il campo elettrico, 0,1 A/m per il campo magnetico (intesi come valori efficaci e, per frequenze comprese tra 3 Mhz e 300 GHz)

**MISURA II.3**

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
<b>Aria/ Ambiente urbano</b>	Immissioni sonore in fase di cantiere e in fase di esercizio	Massimo livello di esposizione diurno e notturno (dB) (in fase di cantiere e di esercizio) sui ricettori sensibili (a scuole (solo x limite diurno), ospedali, case di cura e riposo)	<u>In fase di cantiere</u> , il DL 135/92 stabilisce i limiti di potenza acustica del rumore prodotto, all'aperto, dagli escavatori, mentre il DL 137/92 stabilisce i limiti di potenza acustica del rumore propagato nell'ambiente dalle gru a torre. <u>In fase di esercizio</u> , i valori limite di immissione per i ricettori sensibili sono stabiliti dal DPR 459/1998 : 40 dB (A) notte 50 dB (A) giorno (i valori indicati si riferiscono a scuole (solo x limite diurno), ospedali, case di cura e riposo)
	Emissioni di inquinanti atmosferici (NOx, CO2, NMVOC, PM10, SOx e C6H6) in fase di cantiere	g di NOx per il totale degli anni di cantiere g di CO2 per il totale degli anni di cantiere g di PM10 per il totale degli anni di cantiere g di NMVOC per il totale degli anni di cantiere g di C6H6 per il totale degli anni di cantiere g di SOx per il totale degli anni di cantiere	NA
	Stima della quantità di traffico deviato da gomma a ferro (passeggeri km, tonnellate km)	passeggeri km devianti da strada a ferrovia	NA
	Riduzione della congestione urbana. Stima della quantità di traffico deviato da gomma a ferro nel sistema urbano (passeggeri km)	minore veicoli km dovuti alla deviazione di traffico da strada a ferro (stima della quota di impatto sull'ambiente urbano)	NA
<b>Difesa del Suolo</b>	Nuova Area occupata (cantiere / esercizio)	mq o kmq di superficie occupata	NA
	% Area occupata dall'opera che ricade in aree a rischio idrogeologico medio o moderato	% area a rischio idrogeologico (medio o moderato) / sup. occupata totale	NA
	Valore assoluto dell'area a rischio idrogeologico medio o moderato a rischio occupata dall'opera	mq area a rischio (medio o moderato) occupata	NA

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
	Quantità di inerti di approvvigionamento	mc o tonnellate di inerti	NA
<b>Ecosistemi Naturali</b>	n. di sottopassi per la fauna	n. sottopassi oppure n sottopassi / km	NA
	Perdita diretta di habitat	<b>Rischio perdita di habitat/frammentazione:</b> alto/medio/basso/ trascurabile (scala di rischio)	NA
	Frammentazione di habitat	<b>fasi di Valutazione di incidenza</b> effettuata: Scala da I (verifica), II (valutazione appropriata), III (analisi di soluzioni alternative), IV (definizione di misure di compensazione)..	NA
<b>Rifiuti</b>	Quantità di rifiuti prodotti e tipologia	Tonnellate	NA
	% di rifiuti destinati a recupero/riciclo	% tonnellate riciclate/ riutilizzate	NA
<b>Acqua</b>	Lunghezza tratti in rilevato Lunghezza tratti in trincea Lunghezza tratti in galleria	km di rilevato km di trincea km di galleria	NA
	n. di interferenze con corpi idrici	Numero interferenze Numero interferenze / km	NA
<b>Patrimonio storico-architettonico archeologico - paesaggistico</b>	n. di viadotti	Numero	NA
	Lunghezza di rilevato superiore ai 5 m di altezza Lunghezza di trincea superiore ai 5 m di altezza	km di rilevato km di trincea	NA

**MISURA III.1**

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
<b>Aria/ Ambiente urbano</b>	Emissioni di inquinanti atmosferici (NOx, CO2, Pm, NMVOC, SOx e C6H6) in fase di cantiere	g di NOx per il totale degli anni di cantiere g di CO2 per il totale degli anni di cantiere g di NMVOC per il totale degli anni di cantiere g di PM10 per il totale degli anni di cantiere g di C6H6 per il totale degli anni di cantiere g di SOx per il totale degli anni di cantiere	NA
	emissioni di inquinanti atmosferici (NOx, CO2, Pm, NMVOC, SOx e C6H6) in fase di esercizio	g di NOx / anno esercizio g di CO2 / anno esercizio g di NMVOC / anno esercizio g di PM10 / anno esercizio g di C6H6 / anno esercizio g di SOx / anno esercizio	NA
	quantità di merci trasportate sottratte a modalità stradale	Tonnellate km o veicoli km (trasferiti)	NA
<b>Difesa del Suolo</b>	Nuova Area occupata dall'opera e dal cantiere)	mq o kmq di superficie occupata	NA
	Numero di interventi di difesa dell'area portuale compresi nel progetto	Numero	NA
	N interventi di dragaggio all'interno e in prossimità dell'area portuale (in fase di realizzazione dell'opera)	Numero di dragaggi previsti	NA
	Aree interessate da erosione e/o da accumulo di sedimenti a seguito degli interventi di ampliamento e difesa dell'area portuale	SI / NO	NA
	Quantità di inerti di approvvigionamento.	mc o tonnellate di inerti	NA
<b>Ecosistemi Naturali</b>	Perdita diretta di habitat	<b>Rischio perdita di habitat:</b> alto/ medio/basso/trascurabile (scala di rischio) <b>fasi di Valutazione di incidenza</b> effettuata: Scala da I (verifica), II (valutazione appropriata), III (analisi di soluzioni alternative), IV (definizione di misure di compensazione)..	NA
<b>Rifiuti</b>	Quantità di rifiuti prodotti e tipologia	Tonnellate	NA
	Interventi che realizzano impianti di miglioramento della gestione dei rifiuti	SI / NO	NA

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
	portuali		
<b>Acqua</b>	Nuova Superficie interessata da impermeabilizzazione (moli banchine)	mq	NA
<b>Patrimonio storico-architettonico archeologico - paesaggistico</b>	Nuova superficie occupata	mq	NA

**MISURA III.2**

	Indicatore	Unità di misura	Limite di legge
Aria/ Ambiente urbano	Emissioni di inquinanti atmosferici (C6H6, SOx, NOx, CO2, NMVOC, C6H6, PM10) in fase di cantiere e in fase di esercizio per i movimenti per le operazioni di decollo e atterraggio.	g di NOx per il totale degli anni di cantiere g di CO2 per il totale degli anni di cantiere g di NMVOC per il totale degli anni di cantiere g di PM10 per il totale degli anni di cantiere g di C6H6 per il totale degli anni di cantiere g di SOx per il totale degli anni di cantiere g di inquinante emesso (nelle fasi di decollo / atterraggio: LTO) per effetto del maggior traffico g di NOx / anno esercizio g di CO2 / anno esercizio g di NMVOC / anno esercizio g di PM10 / anno esercizio g di C6H6 / anno esercizio g di SOx / anno esercizio	NA
	Immissioni sonore in fase di cantiere e in fase di esercizio	Massimo livello di esposizione diurno e notturno (dB) sui ricettori sensibili (con riferimento alle zone di rispetto più sensibili: al di fuori della zonizzazione aeroportuale e Zona A) (si utilizza l'indice di valutazione del rumore aeroportuale, Lva (livello di valutazione del rumore aeroportuale)	Il Decreto del Ministero dell'ambiente 31.10.1997 stabilisce, per il rumore aeroportuale, per il territorio compreso in fascia A (ricettori sensibili), la possibilità di esporre la popolazione a livelli di rumore compresi tra 60 e 65 dB. Nella fascia di rispetto "A", l'indice Lva non deve superare i 65 dB (A).
Difesa del Suolo	Nuova Area occupata dall'opera e dal cantiere ed esercizio	mq o kmq di superficie occupata	NA
	Quantità di inerti di approvvigionamento.	mc o tonnellate di inerti	NA
Ecosistemi Naturali	Perdita diretta di habitat	<b>Rischio perdita di habitat/frammentazione:</b> alto/medio/basso/ trascurabile (scala di rischio)	NA
	Frammentazione di habitat	<b>fasi di Valutazione di incidenza</b> effettuata: Scala da I (verifica), II (valutazione appropriata), III (analisi di soluzioni alternative), IV (definizione di misure di compensazione)..	NA
	Pericolo di interferenza con l'avifauna	Variazione del rischio: in aumento o invariato	NA
Rifiuti	Quantità di rifiuti prodotti e tipologia	Tonnellate	NA
	% di rifiuti destinati a recupero/riciclo	% tonnellate riciclate/ riutilizzate	NA

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Limite di legge</b>
<b>Acqua</b>	Superficie interessata da impermeabilizzazione	mq	NA
<b>Patrimonio storico-architettonico archeologico - paesaggistico</b>	Superficie occupata	mq	NA

**MISURA III.3**

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target per Misura</b>
<b>Aria/ Ambiente urbano</b>	Immissioni sonore in fase di cantiere e in fase di esercizio	Massimo livello di esposizione diurno e notturno (dB) (in fase di cantiere e di esercizio) sui ricettori sensibili (a scuole (solo x limite diurno), ospedali, case di cura e riposo)	<u>In fase di cantiere</u> , il DL 135/92 stabilisce i limiti di potenza acustica del rumore prodotto, all'aperto, dagli escavatori, mentre il DL 137/92 stabilisce i limiti di potenza acustica del rumore propagato nell'ambiente dalle gru a torre. <u>In fase di esercizio</u> , i valori limite di immissione per i ricettori sensibili sono stabiliti dal DPR 459/ 1998 : 40 dB (A) notte 50 dB (A) giorno (i valori indicati si riferiscono a scuole (solo x limite diurno), ospedali, case di cura e riposo)
	Emissioni di inquinanti atmosferici (CO <sub>2</sub> , NO <sub>x</sub> , SO <sub>x</sub> , NMVOC, CO, PM <sub>10</sub> , NMVOC) in fase di cantiere	g di NO <sub>x</sub> per il totale degli anni di cantiere g di CO <sub>2</sub> per il totale degli anni di cantiere g di PM <sub>10</sub> per il totale degli anni di cantiere g di NMVOC per il totale degli anni di cantiere g di C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> per il totale degli anni di cantiere g di SO <sub>x</sub> per il totale degli anni di cantiere	NA
	Stima della quantità di traffico deviato da gomma a ferro	tonnellate km deviate da strada a ferrovia	NA
	Stima della quantità di traffico ridotto a livello urbano	minori veicoli km / anno	NA
<b>Difesa del Suolo</b>	Nuova Area occupata in fase di esercizio e di cantiere	mq o kmq di superficie occupata	NA
	Quantità di inerti di approvvigionamento	mc o tonnellate di inerti	NA
<b>Ecosistemi naturali</b>	Perdita diretta di habitat	<b>Rischio perdita di habitat/frammentazione:</b> alto/medio/basso/ trascurabile (scala di rischio)	NA
	Frammentazione di habitat	<b>fasi di Valutazione di incidenza</b> effettuata: Scala da I (verifica), II (valutazione appropriata), III (analisi di soluzioni alternative), IV (definizione di misure di compensazione)..	NA

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target per Misura</b>
<b>Rifiuti</b>	Quantità di rifiuti prodotti e tipologia	Tonnellate	NA
<b>Acqua</b>	Superficie interessata da impermeabilizzazione	mq	NA
<b>Patrimonio storico-architettonico Archeologico - paesaggistico</b>	Superficie occupata	mq	NA

**MISURA III.4**

	<b>Indicatore</b>	<b>Unità di misura</b>	<b>Target per Misura</b>
<b>Aria</b>	Diminuzione delle emissioni di inquinanti gassosi dovute alla diminuzione del traffico passeggeri e merci su gomma (trasporto pesante) (SOx, NOx, CO2, PM10, NMVOC)	g di NOx / anno esercizio g di CO2 / anno esercizio g di NMVOC / anno esercizio g di PM10 / anno esercizio g di SOx / anno esercizio	NA
	Stima della quantità di traffico pesante deviato (Quota di traffico merci deviato da ferro a gomma)	tonnellate km deviate da strada a ferrovia	NA
<b>Ambiente urbano</b>	Diminuzione delle emissioni di inquinanti gassosi dovute alla diminuzione del traffico passeggeri e merci su gomma (trasporto pesante) (SOx, NOx, CO2, PM10, NMVOC)	g di NOx / anno esercizio g di CO2 / anno esercizio g di NMVOC / anno esercizio g di PM10 / anno esercizio g di SOx / anno esercizio	NA
	Stima della quantità di traffico privato ridotto a livello urbano (Quota di traffico da trasporto privato deviato su trasporto pubblico)	Minori veicoli km / anno su strada	NA
<b>Difesa del Suolo</b>	Numero di veicoli o treni per trasporto merci pericolose controllati con sistemi ITS	Numero veicoli o treni	NA
<b>Ecosistemi naturali</b>	Numero di veicoli o treni per trasporto merci pericolose controllati con sistemi ITS	Numero veicoli o treni	NA
<b>Rifiuti</b>	Numero di veicoli /treni per trasporto merci pericolose controllati con sistemi ITS	Numero veicoli o treni	NA
<b>Acqua</b>	Numero di veicoli /treni per trasporto merci pericolose controllati con sistemi ITS	Numero veicoli o treni	NA

## **APPENDICE NORMATIVA**

### **Inquinamento Atmosferico**

DM 2/4/2002 n.60 "Recepimento della direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22 aprile 1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle e il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio"

Legge 120/02 "Ratifica ed esecuzione del Protocollo di Kyoto": stabilisce un obiettivo di riduzione per l'Italia pari al 6,5% delle emissioni nette di gas serra, rispetto ai livelli del 1990, nel periodo 2008-2012

Delibera Cipe n.123 del 19/12/02 "Revisione delle linee guida per le politiche e misure nazionali di riduzione delle emissioni dei gas serra": approva il "Piano Nazionale per la riduzione d

D. lgs. 4 agosto 1999, n. 351 "Attuazione della direttiva 96/62/CE in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria"

### **Inquinamento Acustico**

DPR 30 marzo 2004 , n. 142 (in vigore dal 16 giugno 2004) - Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447.

DM 29 novembre 2000 "Criteri per la predisposizione dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore - Testo vigente"

DPCM 18/11/98 n. 459 "Regolamento recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario".

DM Ambiente 3 dicembre 1999 n. 289 "Procedure antirumore e zone di rispetto negli aeroporti"

DM 31 ottobre 1997 "Metodologia di misura del rumore aeroportuale".

Legge 447/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico"

D.P.C.M. 14/11/1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore"

D.P.C.M. 05/12/97 “Limiti per l’inquinamento acustico in ambito urbano”

### **Inquinamento elettromagnetico**

DPCM 8 luglio 2003 “Fissazione dei limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici generati a frequenze comprese tra 100 kHz e 300 GHz”

L 22 febbraio 2001, n. 36 “Legge quadro sulla protezione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici”

### **Rifiuti**

D.Lgs. n. 22 del 5/02/97 e successive modifiche, integrazioni e Decreti Attuativi  
“Attuazione delle direttive 91/156/CEE, sui rifiuti 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio”

DM 5 febbraio 1998 sul recupero agevolato di rifiuti non pericolosi

DM 12 giugno 2002 n. 161 sul recupero agevolato dei rifiuti pericolosi

### **Suolo**

Legge n. 183 del 18/05/89  
“Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo”

D.P.R. 18/07/95 “Atto di indirizzo e coordinamento concernente criteri per la redazione dei piani di bacino”

D.L. n. 180 del 11/07/98, convertito nella Legge n. 267 del 3/08/98 “ e modificata con Legge n. 226/99 “

D.L. n. 297 del 12/10/00 “ convertito nella Legge n. 365 del 11/12/00 “

### **Acque**

D.Lgs. n. 152 del 11/05/99 modificato e integrato dal D.lgs. 258/2000  
“Disposizioni sulla tutela delle acque dall’inquinamento e recepimento delle direttive 91/271/CEE e 91/676/CEE

D.P.R. 8/06/82 n. 470 “Attuazione della DIR 76/160/CEE relativa alla qualità delle acque di balneazione”

Legge n.979 del 31/12/82 “Disposizioni per la difesa del mare”

### **Paesaggio**

Dlgs 29 ottobre 1999, n. 490 “Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'articolo 1 della legge 8 ottobre, n. 352”

### **Ecosistemi**

Legge n. 394/91 “legge quadro sulle aree protette”

Legge 157 del 11/02/92 “Recepimento della Direttiva 79/409 /CE “Uccelli”

DPR n.357 del 8/09/97 “Recepimento della Direttiva 43/92/CE “Habitat”

DPR 13 luglio 1976 n.448 “Adesione alle Convenzione di Ramsar sulle zone umide di importanza internazionale”