



## ALLEGATO VI INDICATORI DI RISULTATO AL 31/12/2007

Si presenta di seguito la quantificazione degli indicatori di risultato, come previsto dall'art. 37, comma 2, lettera b) del Regolamento CE n. 1260/99, necessaria per dare evidenza nel Rapporto Annuale d'Esecuzione del grado di conseguimento degli obiettivi di Programma.

Per ciascuna Misura, di cui è stato possibile valorizzare gli effetti, è riportata una breve descrizione degli indicatori impiegati, con indicazione dell'unità di misura e del target definito nel Complemento di Programmazione vigente. Ciascun indicatore, inizialmente calcolato a livello di singolo progetto, è stato opportunamente aggregato così da determinare il risultato conseguito a livello di Misura.

Nella maggior parte dei casi, la quantificazione dei risultati ha riguardato i soli progetti conclusi; nonostante questi rappresentino una quota rilevante dell'attuale parco progetti, i risultati al 31/12/2007 risultano sottostimati rispetto all'effettivo avanzamento finanziario del Programma.

### VI.1 Risultati conseguiti dall'attuazione delle Misure I.1 e II.1 (FS/RFI S.p.A.)

I risultati conseguiti a seguito della realizzazione di interventi selezionati nell'ambito delle Misure I.1 e II.1, che interessano reti e nodi del sistema ferroviario delle regioni Obiettivo 1, sono stati misurati quantificando i seguenti indicatori:

- **Indice di capacità:** corrisponde all'incremento percentuale, a seguito della realizzazione del progetto, della capacità potenziale in termini di numero di tracce in una data unità di tempo (giorno).
- **Indice di dotazione tecnologica:** rappresenta un parametro di valutazione degli effetti in termini di sicurezza e di fluidificazione dell'esercizio ferroviario.
- **Indice dei tempi di percorrenza:** è costituito da un valore positivo che indica la percentuale di riduzione dei tempi di percorrenza a seguito degli interventi effettuati.

Per tutti gli indicatori valorizzati valgono le considerazioni seguenti:

- per ogni intervento è stata identificata una "linea funzionale" d'appartenenza, rispetto alla quale calcolare l'indicatore; i valori rilevati saranno dunque inferiori rispetto alla quantificazione che verrebbe effettuata sui singoli tratti di infrastruttura direttamente interessati dalle operazioni poiché calcolati su porzioni più lunghe della rete (le linee funzionali); allo stesso tempo i valori rilevati saranno maggiormente realistici fornendo un'indicazione precisa rispetto ai risparmi di tempo ottenibili sulla rete;
- nel caso in cui il cofinanziamento del PON Trasporti non copra l'intero costo di realizzazione del progetto, l'indicatore di risultato, inizialmente calcolato sull'intero progetto, viene ridotto proporzionalmente secondo la seguente relazione:  $((\text{Indicatore di risultato}) \times (\text{costo ammissibile}) / (\text{costo dell'intero progetto}))$ , determinando in tal modo il valore del risultato conseguito grazie all'apporto finanziario del Programma;
- l'aggregazione a livello di Misura avviene calcolando una media ponderata dei risultati ottenuti per singolo progetto, con pesi pari al rapporto tra i costi ammissibili dei progetti considerati e la dotazione finanziaria della Misura.

Ai fini della valutazione dei risultati conseguiti al 31/12/2007 in termini di capacità delle linee, di miglioramento della sicurezza e del livello di servizio, si deve tener conto che alla quantificazione



Ministero delle Infrastrutture  
Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006

degli indicatori concorrono quasi esclusivamente i progetti che, a fine 2007, risultano conclusi<sup>1</sup> e non anche quelli in avanzata fase di realizzazione. Ciononostante, entrambe le Misure presentano buoni valori realizzativi relativamente ai target indicati nel Complemento di Programmazione vigente.

**Tabella VI.1.1 – Quantificazione al 31 dicembre 2007 degli indicatori di risultato della Misura I.1**

Indicatore	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target
<i>Indice di capacità</i>	$\Delta\%$ capacità giornaliera	4,87%	10%	48,7%
<i>Indice di dotazione tecnologica</i>	$\Delta\%$ dotazione tecnologica	16,48%	37%	44,6%
<i>Indice dei tempi di percorrenza</i>	$\Delta\%$ tempo di percorrenza	2,42%	5%	48,4%

**Tabella VI.1.2 – Quantificazione al 31 dicembre 2007 degli indicatori di risultato della Misura II.1**

Indicatore	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target
<i>Indice di capacità</i>	$\Delta\%$ capacità giornaliera	12,15%	10%	121,5%
<i>Indice di dotazione tecnologica</i>	$\Delta\%$ dotazione tecnologica	48,75%	50%	97,5%
<i>Indice dei tempi di percorrenza</i>	$\Delta\%$ tempo di percorrenza	3,45%	5%	69,1%

\* I valori target degli indicatori della Misura II.1 sono attualmente in corso di revisione da parte del Responsabile di Misura

## **VI.2 Risultati conseguiti dall'attuazione delle Misure I.2 e II.2 (ANAS S.p.A.)**

Gli interventi realizzati nell'ambito delle Misure I.2 e II.2 del PON Trasporti 2000-2006 permettono di conseguire risultati in termini di potenziamento delle principali arterie viarie stradali e autostradali delle regioni Obiettivo 1 e di adeguamento degli standard geometrici di tracciato alle attuali norme CNR.

L'adeguamento degli standard geometrici di tracciato e con esso l'innalzamento degli standard di sicurezza si rende necessario in presenza di una domanda di mobilità crescente, del peggioramento del livello del servizio associato a frequenti fenomeni di congestione e di un crescente tasso di incidentalità stradale.

Gli obiettivi attesi a seguito dell'attuazione degli interventi sulle principali strade statali meridionali (SS 114 Orientale Sicula, SS 131 Carlo Felice, SS268 del Vesuvio) e sull'A3 Salerno-Reggio Calabria sono valutabili tramite la quantificazione dei seguenti indicatori:

- **Variazione del livello di servizio dei tronchi stradali e autostradali:** classificato secondo una scala qualitativa crescente (A-F), permette di misurare la variazione dell'efficienza complessiva di un tronco stradale in termini di smaltimento di traffico (ad

<sup>1</sup> La quantificazione ha riguardato 13 dei 23 progetti principali (che rendicontano).



- una data velocità). Un innalzamento del livello di servizio implica un miglioramento dell'efficienza in termini di minore congestione e maggiore sicurezza.
- **Variazione del traffico medio giornaliero (TMG) di veicoli leggeri / pesanti:** i due indicatori misurano la variazione, a seguito della realizzazione dell'intervento, del numero di veicoli leggeri e pesanti, che in media transitano in un giorno sulla strada interessata dall'operazione. È una misura impiegata nel monitoraggio del traffico e permette di valutare, a parità di altre condizioni, il livello di congestione stradale.
  - **Variazione della velocità di progetto:** misura la variazione della velocità massima che, in condizioni di sicurezza e in base alle caratteristiche geometriche del tratto stesso, un veicolo può tenere sul tratto di strada oggetto dell'operazione.

Al 31/12/2007 è stato possibile quantificare la **variazione del livello di servizio** per 27 tronchi stradali interessati dagli interventi finanziati nell'ambito della Misura I.2 e corrispondenti a 42 interventi conclusi. Tali interventi rappresentano il 60% circa degli interventi selezionati che rendicontano.

Dei 27 tronchi analizzati, 25 presentano un livello di servizio massimo, pari a A (corrispondente ad una densità veicolare per corsia di 7,5 v/km). Lo stesso indicatore, valorizzato per la Misura II.2 e relativo a soli 2 progetti conclusi<sup>2</sup>, indica il raggiungimento a fine 2007 di un livello di servizio pari a B (corrispondente ad una densità veicolare per corsia di 12,5 v/km).

Nelle tabelle seguenti si riportano le valorizzazioni a dicembre 2007 degli indicatori relativi alla **variazione del TGM** per veicoli leggeri e pesanti che è stato possibile quantificare relativamente a 16 tratti autostradali e 11 stradali, per la Misura I.2, e a due interventi della Misura II.2. Relativamente alla Misura II.2, va sottolineato che la quantificazione è ancora parziale e non tiene conto dei risultati relativi a numerosi interventi selezionati negli ultimi mesi del 2007.

**Tabella VI.2.1 – Quantificazione<sup>3</sup> al 31 dicembre 2007 degli indicatori di risultato della Misura I.2**

Indicatore	Unità di misura	Tipologia di infrastruttura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target
<i>Variazione del livello di servizio dei tronchi stradali</i>	Livello di servizio		A (93%), B (7%)	B	
<i>Variazione del traffico medio giornaliero veicoli leggeri</i>	Δ% TGM	Autostrade	36%	50%	72%
		Strade Statali	21%	40%	53%
<i>Variazione del traffico medio giornaliero veicoli pesanti</i>	Δ% TGM	Autostrade	19%	50%	38%
		Strade Statali	36%	80%	45%
<i>Variazione della</i>	Δ% km/h	Autostrade	25%	40%	63%

<sup>2</sup> SS 130 Iglesiente, e SS 655 Bradanica, tronco 2 lotto 3 stralcio 2°.

<sup>3</sup> La quantificazione ottenuta non è stata ponderata in base alla rilevanza relativa dei singoli finanziamenti sul totale della misura, né rispetto alla rilevanza dei finanziamenti PON sul totale degli investimenti per infrastruttura; al fine di calcolare correttamente il contributo del PON al miglioramento infrastrutturale in termini di risultato, l'avanzamento rispetto al target sarà calcolato ponderando ciascun risultato rilevato per intervento rispetto alla quota di finanziamento PON sul totale degli investimenti (attualmente si sta cercando di rilevare i dati extra PON).



Ministero delle Infrastrutture  
Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006

Indicatore	Unità di misura	Tipologia di infrastruttura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target
<i>velocità di progetto</i>		Strade Statali	24%	50%	48%

Tabella VI.2.2 – Quantificazione<sup>4</sup> al 31 dicembre 2007 degli indicatori di risultato della Misura II.2

Indicatore	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target
<i>Variazione del livello di servizio dei tronchi stradali</i>	Livello di servizio	B	B	100%
<i>Variazione del traffico medio giornaliero veicoli leggeri</i>	$\Delta\%$ TGM	37%	80%	46%
<i>Variazione del traffico medio giornaliero veicoli pesanti</i>	$\Delta\%$ TGM	22%	60%	37%
<i>Variazione della velocità di progetto</i>	$\Delta\%$ km/h	42%	80%	53%

### VI.3 Risultati conseguiti dall'attuazione della Misura I.3 (MT - VTS)

La Misura I.3 del PON Trasporti è caratterizzata dalla presenza del Grande Progetto VTS.

Il progetto riguarda la realizzazione del “Sistema Integrato per il Controllo del Traffico Marittimo (VTS) e per le emergenze in mare” nelle aree costiere delle regioni Obiettivo 1

Nella tabella seguente si riporta la variazione di costa assistita al fine di prevenire gli incidenti in mare, identificare situazioni di emergenza, fornire assistenza ai naviganti, con l’ausilio di un sistema VTS, che prevede un’ampia dotazione di apparecchiature (radar, radio, telecamere con visione notturna, ecc.).

Relativamente al progetto VTS, sono stati completati 12 lotti conclusi dei 22 di cui si compone il progetto. L’indicatore valorizzato al 31/12/2007 si riferisce ai lotti conclusi e resi operativi (4 al 31/12/2007).

<sup>4</sup> La quantificazione ottenuta non è stata ponderata in base alla rilevanza relativa dei singoli finanziamenti sul totale della misura, né rispetto alla rilevanza dei finanziamenti PON sul totale degli investimenti per infrastruttura; al fine di calcolare correttamente il contributo del PON al miglioramento infrastrutturale in termini di risultato, l’avanzamento rispetto al target sarà calcolato ponderando ciascun risultato rilevato per intervento rispetto alla quota di finanziamento PON sul totale degli investimenti (attualmente si sta cercando di rilevare i dati extra PON).



**Tabella VI.3.1 – Quantificazione al 31 dicembre 2007 degli indicatori di risultato della Misura I.3**

Indicatore	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target
Variazione di incidentalità marittima <sup>5</sup>	Δ% incidenti	-	-30%	0%
Variazione tratto di costa controllata	Δ% km	15,09%	100%	15,09%

#### VI.4 Risultati conseguiti dall'attuazione della Misura I.4 (ENAV S.p.A.)

L'indicatore prescelto per la quantificazione dei risultati ottenuti a seguito della realizzazione degli interventi della Misura I.4 è la **variazione della capacità aeroportuale di assistenza al volo**.

L'indicatore, valorizzato per singolo progetto, misura la capacità potenziale dei movimenti orari di aeromobili gestibili nello spazio aereo dell'aeroporto considerato ed è relativo ad una delle tipologie di interventi ammesse a finanziamento nell'ambito della Misura, l'implementazione o l'ammodernamento dei sistemi ATC (Air Traffic Control). Tali interventi, che interessano gli

<sup>5</sup> L'indicatore dell'incidentalità così come formulato è stato ritenuto poco significativo. Al fine di giungere ad una effettiva valutazione degli effetti che l'implementazione del sistema VTS ha rispetto al fenomeno, la società incaricata del monitoraggio ha proposto al RdM un nuovo indicatore che tiene conto di fattori esogeni quali le condizioni meteorologiche ed i livelli di traffico marittimo, è così formulato:

Variazione dell'incidentalità

- $I$  Numero incidenti
- $M_a$  Variabile meteo ex ante (e.g. giorni di mare mosso, vento forte, nebbia, etc.)
- $M_p$  Variabile meteo ex post (e.g. giorni di mare mosso, vento forte, nebbia, etc.)
- $T_a$  Variabile di traffico ex ante
- $T_p$  Variabile di traffico ex post

$$\Delta_I = \frac{\frac{I_p}{\alpha(M_p) + \beta(T_p)} - \frac{I_a}{\alpha(M_a) + \beta(T_a)}}{\frac{I_a}{\alpha(M_a) + \beta(T_a)}}$$

$\alpha$  peso della variabile meteo

$\beta$  peso della variabile traffico

L'indicatore così formulato (che potrà considerarsi indicatore di impatto) rispetto alla semplice variazione percentuale del numero degli incidenti rilevati, prende in considerazione e neutralizza gli effetti attribuibili alle variabili esogene meteo e traffico, fornendo così un'indicazione pertinente dell'efficacia degli interventi rispetto all'incidentalità. Il RdM sta attualmente esaminando le reali possibilità di quantificare l'indicatore proposto sulla base dei dati disponibili.



aeroporti di Alghero, Bari, Catania, Napoli, Reggio Calabria, Olbia e Lamezia Terme, corrispondono a poco più del 30% degli interventi selezionati.  
Per tale indicatore, la realizzazione al 31/12/2007 indica un buon avanzamento. Le stime per fine Programma indicano che l'obiettivo verrà raggiunto.

**Tabella VI.4.1 – Quantificazione<sup>6</sup> al 31 dicembre 2007 degli indicatori di risultato della Misura I.4**

Indicatore	Variabile	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target
<i>Variazione della capacità aeroportuale di assistenza al volo</i>	Set di <i>capacity drivers</i>	$\Delta\%$ capacità	13%	25%	52%

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  $\geq 40\%$

#### **VI.5 Risultati conseguiti dall'attuazione della Misura III.1 (MI - Porti)**

La misurazione dei risultati conseguiti a seguito della realizzazioni degli interventi della Misura III.1 è avvenuta valutando i seguenti indicatori:

- **Variazione del volume di merci in entrata/uscita dalle strutture portuali:** misura la variazione in termini di tonnellate annue di merci sbarcate e imbarcate dalle strutture portuali considerate.
- **Variazione della capacità di accosto:** valuta la variazione della capacità di accosto delle navi nelle strutture portuali oggetto di intervento.
- **Variazione dell'area di stoccaggio delle merci:** l'indicatore misura la variazione, in termini di superficie, delle aree destinate allo stoccaggio delle merci nei porti oggetto di intervento.
- **Variazione TEU's:** è una misura sintetica della variazione del numero di container movimentati nei porti oggetto di intervento durante le operazioni di sbarco e imbarco.

Il dato riportato nella tabella seguente sulla **variazione di merci imbarcate/sbarcate** è relativo ai soli interventi conclusi, realizzati nei porti di Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Bari, Catania e Cagliari.

Riguardo all'**incremento di superficie attrezzata per lo stoccaggio delle merci**, la valorizzazione è relativa ai soli interventi conclusi (in particolare nel porto di Bari).

La **variazione tra il 2000 e il 2006 del numero di TEU's**, riportata nella tabella seguente, è relativa ai soli porti che presentano interventi conclusi (Napoli, Gioia Tauro, Taranto, Brindisi, Bari, Catania, Cagliari).

<sup>6</sup> La quantificazione ottenuta non è stata ponderata in base alla rilevanza relativa dei singoli finanziamenti sul totale della misura, né rispetto alla rilevanza dei finanziamenti PON sul totale degli investimenti per infrastruttura; al fine di calcolare correttamente il contributo del PON al miglioramento infrastrutturale in termini di risultato, l'avanzamento rispetto al target sarà calcolato ponderando ciascun risultato rilevato per intervento rispetto alla quota di finanziamento PON sul totale degli investimenti (inclusi interventi extra PON, i.e. APQ etc.).



Tabella VI.5.1 – Quantificazione<sup>7</sup> al 31 dicembre 2007 degli indicatori di risultato della Misura III.1

Indicatore	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target	Note
Variazione del volume di merci in entrata/uscita dalle strutture portuali	Δ% tonn/anno	31%	50%	62%	Fonte Assoportì.
Variazione della capacità di accosto	Δ metri lineari (ml)	-	1.550	n.d.	Dati non disponibili
Variazione dell'area di stoccaggio delle merci	Δ Mq	100.000	396.000	25%	Autorità portuale di Bari
Variazione TEU's	Δ% TEU/anno	61%	> 80%	76%	Fonte Assoportì.

#### VI.6 Risultati conseguiti dall'attuazione della Misura III.2 (ENAC)

La Misura III.2, che è finalizzata a integrare a sistema i principali terminali aeroportuali, ad adeguare la dotazione infrastrutturale degli aeroporti del Mezzogiorno ai livelli di traffico presenti ed attesi risolvendo eventuali problemi di congestione e ad aumentare la qualità dei servizi offerti, garantendo adeguati livelli di sicurezza e promuovendo soluzioni che favoriscano la sostenibilità ambientale, ammette a cofinanziamento tre categorie principali di interventi relative a:

- infrastrutture di volo (*airside*): potenziamento delle infrastrutture di volo (piste, vie di rullaggio, piazzali di sosta aeromobili, ecc.); azioni per la mitigazione degli impatti ambientali.
- infrastrutture aeroportuali (*landside*): costruzione di nuove aerostazioni, ampliamento e ristrutturazione di aerostazioni passeggeri esistenti; costruzione e/o ampliamento dei parcheggi auto e interventi sulla viabilità aeroportuale; adeguamento delle strutture civili e degli impianti tecnologici ed informatici;
- *Security*: implementazione di sistemi per il controllo dei bagagli; miglioramento della sicurezza e della qualità dei servizi offerti all'utenza.

Il monitoraggio dei risultati conseguiti a seguito dell'entrata in esercizio delle operazioni finanziate è avvenuto sulla base dei seguenti indicatori:

- **Indice della qualità del servizio**: costruito come media ponderata di cinque indicatori di qualità del servizio relativi, nello specifico, al livello di pulizia e alle condizioni igieniche, al comfort nella permanenza in aeroporto (disponibilità di spazi e di posti a

<sup>7</sup> La quantificazione ottenuta non è stata ponderata in base alla rilevanza relativa dei singoli finanziamenti sul totale della misura, né rispetto alla rilevanza dei finanziamenti PON sul totale degli investimenti per infrastruttura; al fine di calcolare correttamente il contributo del PON al miglioramento infrastrutturale in termini di risultato, l'avanzamento rispetto al target sarà calcolato ponderando ciascun risultato rilevato per intervento rispetto alla quota di finanziamento PON sul totale degli investimenti (inclusi interventi extra PON, i.e. APQ etc.).



Ministero delle Infrastrutture  
Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006

- sedere per i passeggeri e efficienza dei sistemi di trasferimento) e alla regolarità del servizio.
- **Indice della percezione della sicurezza (del controllo bagagli):** tale indicatore valuta, attraverso un sondaggio, l'accuratezza e la professionalità con cui viene svolto il servizio di controllo dei bagagli a mano.
  - **Incremento capacità oraria del sistema gestione bagagli:** misura la variazione (potenziale o reale) del numero di bagagli smistati per ora.

Si riportano di seguito le valorizzazioni al 31/12/2007 dei primi due indicatori. Si precisa a riguardo che, al momento, non è stato possibile quantificare l'indicatore relativo alla capacità oraria del sistema gestione bagagli.

La quantificazione a livello di Misura è stata ottenuta come media dei valori dei singoli aeroporti nell'ultimo anno disponibile<sup>8</sup>.

**Tabella VI.6.1 – Quantificazione<sup>9</sup> al 31 dicembre 2007 degli indicatori di risultato della Misura III.2**

Indicatore	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target	Avanzamento rispetto al target
<i>Indice della qualità del servizio</i>	% Passeggeri soddisfatti	86,4%	43%	201%
<i>Indice della percezione della sicurezza (del controllo bagagli)</i>	% Passeggeri soddisfatti	92,7%	15%	618%
<i>Incremento capacità oraria sistema gestione bagagli</i>	$\Delta$ numero bagagli smistati	n.d.	n.d.	n.d.

<sup>8</sup> 2007 per Cagliari, Alghero, Lamezia T., Catania; 2006 per Napoli, Bari, Brindisi.

<sup>9</sup> La quantificazione ottenuta non è stata ponderata in base alla rilevanza relativa dei singoli finanziamenti sul totale della misura, né rispetto alla rilevanza dei finanziamenti PON sul totale degli investimenti per infrastruttura; al fine di calcolare correttamente il contributo del PON al miglioramento infrastrutturale in termini di risultato, l'avanzamento rispetto al target sarà calcolato ponderando ciascun risultato rilevato per intervento rispetto alla quota di finanziamento PON sul totale degli investimenti (inclusi interventi extra PON, i.e. APQ etc.).





## VI.7 Indicatori di risultato relativi alle Misure II.3, III.3 e III.4

Le difficoltà d'avanzamento degli interventi selezionati nella Misura II.3 non ha permesso di quantificare i due indicatori di risultato, presentati nella tabella seguente.

Tabella VI.7.1 – Indicatori di risultato della Misura II.3

Indicatore	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target
<i>Riduzione dei tempi di percorrenza</i>	Δ minuti	0	20-42
<i>Capacità offerta</i>	Δ n. posti	0	n.q.

Nell'ambito della Misura III.3, la recente revisione della tipologia di interventi ammessi a cofinanziamento ha comportato la non applicabilità del secondo indicatore di risultato della tabella seguente, ai fini della valorizzazione dell'indicatore stesso.

E' stato invece possibile valorizzare l'indicatore "Indice di capacità" che corrisponde all'incremento percentuale, a seguito della realizzazione del progetto, della capacità potenziale del terminale in termini di tonnellate gestibili in una data unità di tempo in modalità ferroviaria. Il valore ottenuto, a livello di Misura, è stato calcolato aggregando i valori associati ai singoli progetti.

Tabella VI.7.2 – Indicatori di risultato della Misura III.3

Indicatore	Unità di misura	Realizzato al 31/12/2007	Target
<i>Indice di capacità</i>	Δ% mensile	54%	230%
<i>Variatione del traffico medio giornaliero di veicoli per il trasporto merci di accesso alle infrastrutture intermodali</i>	Δ% TGM	Non Applicabile	Non Applicabile.

Relativamente alla Misura III.4, dopo l'identificazione degli indicatori, il RdM di concerto con le Regioni responsabili degli interventi ha proceduto nel corso del 2007 alla definizione dei target.

Tabella VI.7.3 – Indicatori di risultato della Misura III.4

Tipologia di progetto	Beneficiario finale	Parametro prescelto	Unità di Misura	Target
Trasporti Urbani	Regione Basilicata	<b>Indice di integrazione telematica</b> Soggetti gestori TPL con attività annesse all'utilizzo di sistemi ITS per la bigliettazione / Soggetti gestori TPL	%	50%



Ministero delle Infrastrutture  
Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000-2006

Tipologia di progetto	Beneficiario finale	Parametro prescelto	Unità di Misura	Target
	<b>Regione Sardegna</b>	<b>Indice di integrazione tariffaria</b> Soggetti gestori TPL che partecipano al sistema di tariffazione integrata / Soggetti gestori TPL <sup>10</sup>		
Porti commerciali	<b>Regione Puglia</b>	<b>Indice porti monitorati</b> (numero porti di rilevanza nazionale destinati al trasporto merci monitorati / numero porti di rilevanza nazionale destinati al trasporto merci della Regione Puglia) <sup>11</sup>	%	70%
	<b>Regione Sicilia</b>	Incremento spazio occupato in stiva dai veicoli prenotati per via telematica rispetto al totale destinato ai veicoli commerciali imbarcati  Riduzione del tempo medio di attesa per l'imbarco dei veicoli commerciali in banchina	$\Delta\%$  $\Delta\%$	15%  -20%
Sistemi di monitoraggio	<b>Regione Campania</b>	Operatori logistici messi in rete rispetto al totale degli operatori che insistono sul territorio della Regione Campania  <b>Indice porti e interporti monitorati</b> (numero porti/interporti destinati al trasporto merci monitorati / numero porti/interporti destinati al trasporto merci della Regione Campania) <sup>12</sup>	%  $\Delta\%$	30%  60%
	<b>Regione Sicilia</b>	Percorrenza dei mezzi monitorati rispetto al totale delle percorrenze dei mezzi per il trasporto di merci pericolose o rifiuti speciali  Numero di emergenze individuate rispetto al totale di quelle accadute ai mezzi monitorati	$\%^{13}$  $\%^{14}$	65%  95%
	<b>Regione Sicilia</b>	Tasso medio di consegne effettuate rispetto al tempo di viaggio dei mezzi	$\Delta\%$	10%

<sup>10</sup> Per dare maggiore valore all'indicatore si effettuerà una calibrazione dei soggetti partecipanti tramite il parametro dei Km di rete serviti dai singoli esercenti.

<sup>11</sup> E' possibile fornire un'indicazione più dettagliata del valore dell'indicatore effettuando una calibrazione in base al numero di varchi monitorati considerando la somma dei varchi monitorati / il numero totale di varchi presenti nei porti di rilevanza nazionale della Regione. Anche in questo caso il target è pari al 70%.

<sup>12</sup> E' possibile effettuare una calibrazione (una pesatura) in base al numero di varchi monitorati considerando la somma dei varchi monitorati / il numero totale di varchi presenti nei porti/interporti della Regione. In questo caso il target è pari al 20%.

<sup>13</sup> Il valore percentuale è riferito alle condizioni di attuale copertura elettromagnetica della rete GSM/GPRS nel tracciato extraurbano percorso dai mezzi oggetto della sperimentazione.

<sup>14</sup> Il numero di emergenze monitorate in condizioni normali è il 100%, tenuto conto che in assenza di copertura GSM/GPRS i dati storici vengono memorizzati e successivamente inviati dal veicolo alla CO.