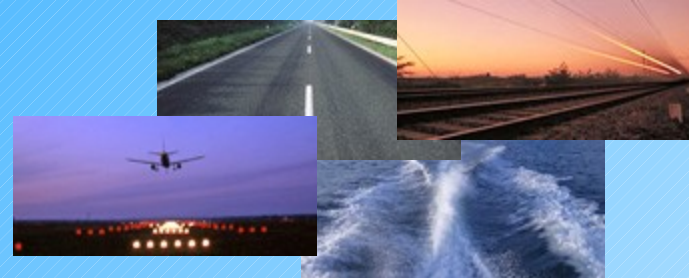




Aggiornamento Valutazione Intermedia al 31/12/2005



L'Aggiornamento della Valutazione intermedia (Reg. 1260/99 art. 42)

Ai fini dell'aggiornamento della valutazione intermedia al 31/12/2005 e coerentemente con quanto emerso da:

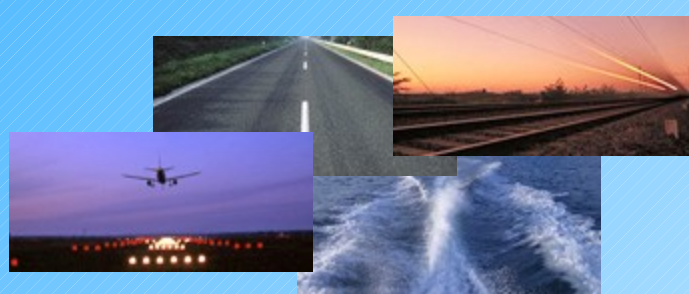
2. le linee guida della Commissione Europea
3. gli orientamenti del DPS - MEF
4. le indicazioni del Gruppo valutazione e monitoraggio

si evince la necessità di:

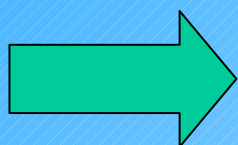
Focalizzare la valutazione su aspetti prioritari restringendo il campo di indagine, da domande a tutto campo a domande più circoscritte.



Aggiornamento RVI al 31/12/2005

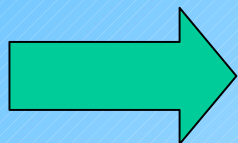


OBIETTIVO

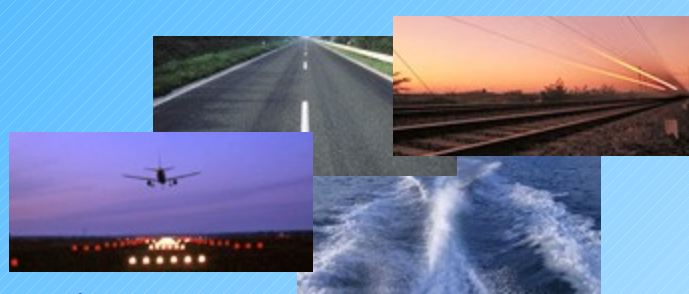


migliorare il contenuto
conoscitivo della valutazione

al fine di



disporre di elementi valutativi da
utilizzare nel processo di impostazione dei
Programmi 2007-2013



Migliorare il contenuto conoscitivo della valutazione su

Effetti del programma

Primi risultati

Impatti attesi

COME ?



- Confronto con tutti gli stakeholders del Programma
- Focalizzando l'attenzione su pochi obiettivi ritenuti di primaria centralità

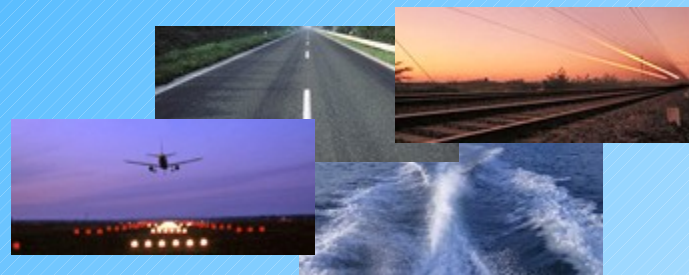
Problemi e limiti

- Interventi di natura infrastrutturale
- Tempi lunghi per la realizzazione
- Programma avviato solo nel 2002
- Interventi che sia pure completati non possono determinare ancora impatti significativi (Lotti autostradali)



Gli outputs dell'aggiornamento della valutazione intermedia

- **Il Rapporto di valutazione intermedia (aggiornamento della valutazione intermedia) al 31/12/2005;**
- **Rapporti tematici;**
- **Indagini di campo.**



INDICE Aggiornamento RVI al 31/12/2005

Executive Summary

Cap. 1 Introduzione

Cap. 2 *L'approccio alla valutazione; 2.1 Ratio e indirizzi generali del servizio di valutazione finale, 2.2 Le analisi di carattere generale; 2.3 Gli approfondimenti tematici; 2.4 Fonti informative, metodologie e strumenti di analisi*

Cap. 3 *Le lezioni apprese dalla valutazione intermedia al 31/12/2003; 3.1 L'analisi dei principali risultati della valutazione intermedia; 3.2 Il processo di follow up: apprendimenti dalla valutazione intermedia*

Cap. 4 *Le valutazioni delle principali realizzazioni del PON Trasporti; 4.1 Introduzione; 4.2 La revisione del piano finanziario e gli indirizzi assunti per la Mid Term Review; 4.3 L'attuazione procedurale del Programma; 4.4 L'attuazione fisica del Programma; 4.5 L'attuazione finanziaria del Programma; 4.6 Alcuni indicatori di efficacia ed efficienza; 4.7 Una valutazione di efficienza ed efficacia basata su un'analisi "multicriterio"*



Aggiornamento RVI al 31/12/2005



Cap. 5 *Analisi dei primi risultati e impatti ottenuti; 5.1 Generalità; 5.2 La valutazione di impatto con riferimento agli obiettivi del PON; 5.2.1 Il sistema degli obiettivi del PON Trasporti; 5.2.2 Le variabili di rottura del QCS e gli indicatori chiave di contesto; 5.2.3 Gli indicatori chiave di contesto associati agli obiettivi del PON Trasporti; 5.3 L'impatto socio-economico; 5.3.1 Il PON Trasporti nel contesto del Mezzogiorno; 5.3.2 L'impatto socio economico provocato dalla spesa programmata.*

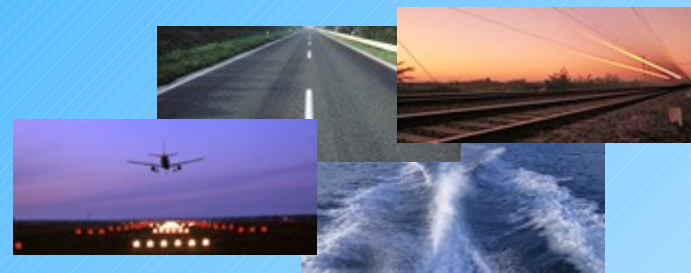
Cap. 6 *L'analisi dell'impatto attraverso le indagini di campo; 6.1. Motivazioni delle indagini 6.2. Contenuti delle indagini; 6.3. L'indagine sulle famiglie; 6.4. L'indagine condotta presso le imprese manifatturiere e delle costruzioni; 6.5. Le indagini condotte presso le aziende di Trasporto; 6.6. L'indagine condotta presso i Responsabili di Misura; 6.7 Alcune valutazioni conclusive.*

Cap.7 *I risultati delle Valutazioni tematiche*

Cap.8 *Conclusioni, raccomandazioni e prospettive per la futura programmazione; 8.1 Generalità; 8.2 Le principali conclusioni sul PON Trasporti; 8.3 Proposte e Raccomandazioni per la conclusione del PON; 8.4 Linee ed indirizzi per il futuro processo di programmazione 2007-2013.*



Aggiornamento RVI al 31/12/2005

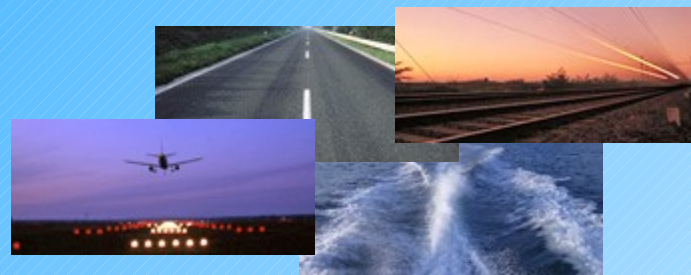


Classificazione dei progetti per Assi/ Misure e per tipologia

Misura	Progetti PON		Progetti volano		Progetti di riutilizzo		Totale		
	N.	Spesa ammissibile	N.	Spesa ammissibile	N.	Spesa ammissibile	N.	Costo totale da piano finanziario del PON	Importo totale interventi selezionati
Asse I	44	1.830.721.034	67	2.262.401.331	10	1.263.011.039	121	3.121.270.020	5.356.133.404
I.1	2	349.641.320	17	1.152.401.385	8	1.152.401.384	27	1.502.042.705	2.654.444.089
I.2	19	1.219.085.159	49	1.043.823.500	1	44.433.209	69	1.291.056.314	2.307.341.868
I.3	2	70.292.554	1	66.176.446	1	66.176.446	4	136.469.000	202.645.446
I.4	21	191.702.001	-	-	-	-	21	191.702.001	191.702.001
Asse II	6	474.665.860	7	512.805.711	4	142.485.715	17	723.405.687	1.129.957.286
II.1	1	62.491.285	6	254.757.418	4	142.485.715	11	204.977.000	459.734.418
II.2	3	113.108.104	-	-	-	-	3	115.958.687	113.108.104
II.3	2	299.066.471	1	258.048.293	-	-	3	402.470.000	557.114.764
Asse III	76	424.515.642	33	340.817.793	8	126.266.481	117	636.767.584	891.599.916
III.1	2	29.450.000	14	183.617.397	8	126.266.481	24	206.484.000	339.333.878
III.2	73	390.102.642	19	157.200.396	-	-	92	374.674.816	547.303.038
III.3	1	4.963.000	-	-	-	-	1	34.963.000	4.963.000
III.4*	-	-	-	-	-	-	-	20.645.768	-
Asse IV	15	28.652.503	-	-	-	-	15	38.718.000	28.652.503
IV.1	15	28.652.503	-	-	-	-	15	38.718.000	28.652.503
Totale	141	2.758.555.039	107	3.116.024.835	22	1.531.763.235	270	4.520.161.291	7.406.343.109



Aggiornamento RVI al 31/12/2005



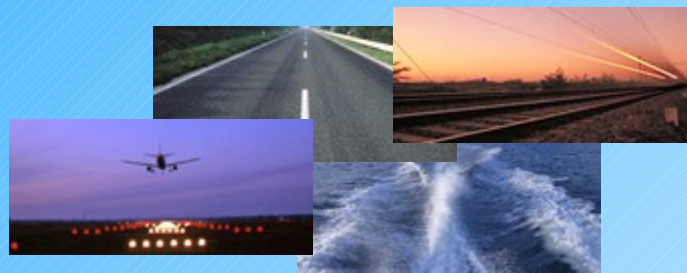
Le **risorse finanziarie** del Programma dopo la riprogrammazione di metà periodo ammontano a **4,5 Miliardi di Euro**: 3,1 per l'Asse I; 0,7 per l'Asse II; 0,6 per l'Asse III.

Tali risorse hanno permesso la selezione di **270 progetti**, per un importo di 7,4 Miliardi di Euro (overbooking delle risorse disponibili):

- 3) per **l'Asse I** sono stati selezionati 121 progetti (44 PON, 67 volano, 10 riutilizzo) per un importo di 5,3 Miliardi di Euro;
- 4) per **l'Asse II** sono stati selezionati 17 progetti (6 PON, 7 volano, 4 riutilizzo) per un importo di 1,1 Miliardi di Euro;
- 5) per **l'Asse III** sono stati selezionati 117 interventi (76 PON, 33 volano, 8 riutilizzo) per un importo di 0,9 Miliardi di Euro;



Principali realizzazioni del Programma



La valutazione dell'avanzamento del Programma è stata effettuata attraverso:

- 4) Indicatori procedurali :
 - Efficienza attuativa
 - Capacità attuativa
 - Riuscita attuativa
- 2) Indicatori fisici
- 3) Indicatori finanziari:
 - Capacità di impegno
 - Capacità di spesa
 - Capacità di esecuzione



Avanzamento procedurale ancora inadeguato:

- 270 progetti finanziati, dei quali 255 per opere; di questi:
- 150 progetti avviati ⁽¹⁾;
- 95 progetti conclusi.

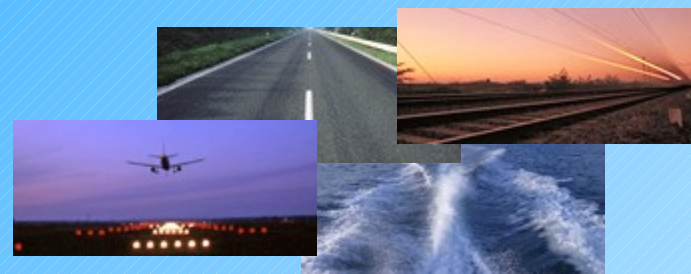
Dopo quattro anni dall'avvio del Programma – e nonostante l'inserimento nel parco progetti selezionato, dei “progetti volano” – si registra:

- *un'efficienza attuativa* (progetti avviati su finanziati) pari al 55,6%;
- *una capacità attuativa* (progetti conclusi su finanziati) pari a circa il 35%,
- *una riuscita attuativa* (progetti conclusi su avviati) pari al 63%.

(1) Dei 163 progetti PON e di riutilizzo selezionati sono stati avviati soltanto 43 progetti (28,7%) :
150 avviati totali - 107 volano



Aggiornamento RVI al 31/12/2005

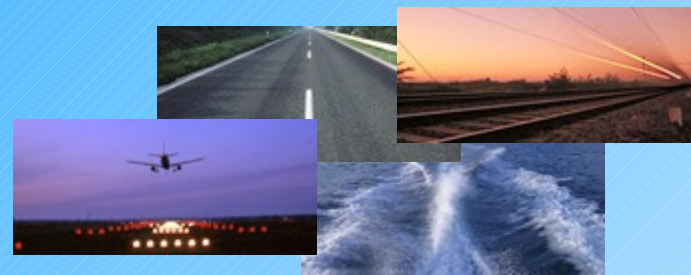


Analisi procedurale di Regime per la linea al 30/12/05

Ani/Nline	Regimi Irrariai	Regimi Avari	Regimi Carsi	Efficienzatura	Capacitàtura	Risorta atura
	a	b	c	la	ca	cb
<i>Asel</i>	21	8	5	694	498	640
I1	27	13	5	485	182	346
I2	6	31	21	493	393	674
I3	42	19	18	836	812	947
I4	21	18	8	851	310	444
<i>Asell</i>	17	8	2	476	117	250
II1	11	6	2	545	188	333
II2	3	1	0	333	00	00
II3	3	1	0	333	00	00
<i>Aselll</i>	17	4	5	392	291	769
III1	24	10	6	467	250	600
III2	9	3	9	313	315	876
III3	1	0	0	00	00	00
III4	0	0	0	00	00	00
<i>AsellV</i>	15	15	6	1000	400	400
IV1	15	15	6	1000	400	400
Tale	20	10	95	556	359	633



Aggiornamento RVI al 31/12/2005



Avanzamento fisico:

buona efficacia realizzativa media
(rapporto tra indicatori di realizzazione conseguiti ad oggi e indicatori attesi)
dell'intero Programma.

L'indicatore sintetico di efficacia realizzativa calcolato come media ponderata delle efficacie medie delle sottotipologie/Misure/Assi con pesi dati dagli avanzamenti finanziari registra infatti, un valore pari a circa il 51%.

Misura	Efficacia realizzativa di misura	Efficacia realizzativa di Asse	Efficacia realizzativa di Programma			
I.1	60,73	56,04	51,02			
I.2	46,52					
I.3	72,92					
I.4	60,29					
II.1	45,09	31,90		51,02		
II.2	0,00					
II.3	0,00					
III.1	51,84	45,16			51,02	
III.2	43,22					
III.3	0,00					
IV.1	63,57	63,57				51,02



Aggiornamento RVI al 31/12/2005



Avanzamento finanziario: l'attuazione finanziaria, sebbene gravata da un ritardo nell'avvio del Programma, presenta livelli di realizzazione soddisfacenti e una velocità di spesa che ha evidenziato un rapido processo di accelerazione.

La “capacità di impegno” si attesta sul 75,27%;

La capacità di spesa si attesta sul 51% circa;

La capacità di esecuzione si attesta su un livello pari a circa il 68%.

Tale risultato positivo è stato conseguito grazie all'inserimento nel PON di “progetti volano” che rappresentano iniziative programmate nell'ambito dello stesso processo di programmazione dal quale è scaturito il PON; scelta sostenibile sia perché i progetti rientrano nell'unitario processo di programmazione del comparto sia per il risultato ampiamente positivo determinato sull'avanzamento della spesa del Programma.



Aggiornamento RVI al 31/12/2005

Analisi dei primi risultati e impatti

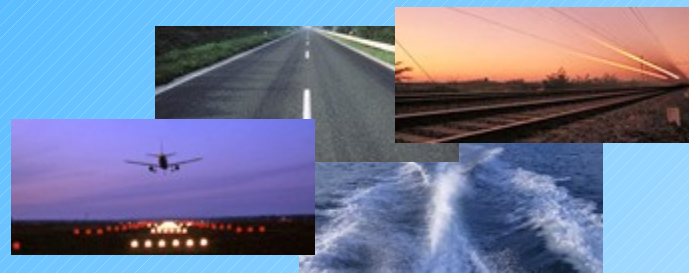


L'analisi dell'impatto provocato dal PON Trasporti, pur in una fase ancora poco avanzata per poter conseguire effetti di un certo rilievo, è stata sviluppata con approcci di natura diversa:

- 2) una prima valutazione si è basata sulla coniugazione della strategia e della struttura gerarchizzata degli obiettivi (quelli del QCS e quelli del PON) con le “**variabili di rottura**” individuate dal QCS e collegate con gli obiettivi globali del PON Trasporti;
- 3) una seconda valutazione prende in considerazione l'evoluzione degli **indicatori chiave di contesto** contenuti nel QCS e nel PON, collegandoli alle macro aree della strategia del PON;
- 3) infine un'ulteriore valutazione sugli effetti del PON, prende in considerazione l'impatto provocato sulle principali **variabili socio-economiche** dalla spesa sostenuta al 30/09/2005 (in fase di costruzione delle opere) per la realizzazione dei vari interventi programmati (Impatto provocato dalla domanda e non dal potenziamento dell'offerta).



Aggiornamento RVI al 31/12/2005

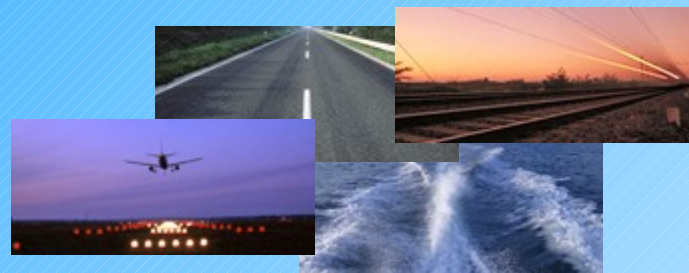


L'analisi degli indicatori delle **variabili di rottura**, fa emergere che in generale il Programma, nonostante non abbia ancora espletato i propri effetti, possa contribuire - sia pure in presenza di alcuni indicatori con andamento contrastante e tenendo conto dell'esistenza di altri fattori/variabili - in modo parziale ed indiretto al conseguimento dell'obiettivo generale, tanto ambizioso, della programmazione nazionale e comunitaria: *conseguire, entro il quarto anno del settennio 2000 - 2006, un tasso di crescita del Mezzogiorno significativamente superiore a quello dell'Unione Europea e ridurre drasticamente il disagio sociale.*

Variabili di rottura	Regioni - ripartizioni geografiche					
	1997			2003		
	Italia	Regioni non Ob. 1	Regioni Ob. 1 (escl. Molise)	Italia	Regioni non Ob. 1	Regioni Ob. 1 (escl. Molise)
Capacità di esportare	20,6	24,5	7,1	20,3	24,1	7,5
Grado di apertura dei mercati: importazioni	18,0	20,5	9,3	20,2	23,2	10,3
Grado di indipendenza economica	-2,9	-8,7	17,5	0,4	-4,6	17,6
Capacità di attrazione dei consumi turistici*	5,1	6,4	2,6	5,9	7,3	3,3
Intensità di accumulazione del capitale	18,3	17,9	19,5	20,4	20,4	20,5
Capacità di attrazione di investimenti esteri*	58,5	41,4	0,4	694,9	632,8	2,6
Partecipazione della popolazione al mercato del lavoro*	57,9	61,4	51,0	62,5	66,9	53,8
Capacità di offrire lavoro regolare*	14,8	12,2	22,4	13,4	9,9	23,8
Capacità di esportare prodotti a elevata o crescente produttività*	28,1	28,2	27,4	30,1	30,6	31,1
Capacità di sviluppo dei servizi alle imprese	14,4	15,0	13,0	17,5	18,0	16,2
Capacità di sviluppo dei servizi sociali*	9,7	11,5	6,0	11,3	13,3	7,2
Capacità di finanziamento	0,3	0,0	2,5	0,1	0,0	2,0
Condizioni di legalità e coesione sociale	11,2	9,7	14,2	13,9	12,1	17,7



Aggiornamento RVI al 31/12/2005



L'analisi delle tendenze più recenti registrate per i principali **indicatori chiave di contesto** del QCS e ripresi dal PON, evidenziano che gli obiettivi/*target* indicati dal Programma sono ancora lontani dal loro totale conseguimento. Tuttavia, almeno per alcuni di questi indicatori, le tendenze rilevate appaiono in linea con i risultati attesi a conclusione del Programma.

<i>Indicatori chiave di contesto individuati nel QCS per il comparto trasporti</i>		<i>Valore attuale e anno di riferimento Regioni Obiettivo 1</i>	
<i>Indicatori</i>	<i>Situazione all'anno base Regioni Obiettivo 1</i>	<i>Anno</i>	<i>V.A</i>
Tonnellate di merci in ingresso ed uscita per Strada , per 100 abitanti (%) su totale modalità	79,73 (1997)	2003	77,5
Tonnellate di merci in ingresso ed uscita su Ferrovia per 100 abitanti (%) su totale modalità	1,99 (1997)	2003	1,9
Tonnellate di merci imbarcate sbarcate in navigazione di cabotaggio , per 100 abitanti (%) su totale modalità	18,29 (1997)	2003	20,6
Passeggeri sbarcati ed imbarcati via aerea per 100 abitanti	77,2 (1998)	2003	115,8
Grado di soddisfazione dell'utenza per i servizi di trasporto ferroviario (media delle varie modalità)	47,2 (1998)	2004	49,2
Frequenza di utilizzazione dei treni (persone che hanno utilizzato il mezzo di trasporto almeno una volta nell'anno)	24,5 (1998)	2004	22,4
Emissioni di CO ² da trasporti (milioni di tonnellate)	n.d	2002	1,85



Aggiornamento RVI al 31/12/2005



L'impatto provocato "in fase di cantiere" sulle principali **variabili economiche** delle regioni del Mezzogiorno è stato analizzato attraverso il tradizionale approccio "input-ouput", al fine di comprendere quale quota della crescita registrata nel Mezzogiorno possa essere attribuita al PON nella fase di realizzazione delle opere (impatto provocato dalla domanda).

A fronte di una spesa complessiva erogata pari a circa 2,3 miliardi di Euro (suddivisi nei quattro anni di attuazione, con una media annua di spesa pari a circa 576,8 Milioni di Euro), gli effetti complessivi sul sistema socio economico possono essere così quantificati:

Variabili	Effetti diretti	Effetti indiretti	Effetti totali
Valore aggiunto (Meuro)	1.100	922	2.022
Per anno	275	230	505
Occupazione (unità)	12.471	7.911	20.382
Per anno	3.120	1.470	4.590

Si tratta di una valutazione quantitativa che incide in modo del tutto limitato sugli aggregati economici delle Regioni coinvolte dal Programma. Una valutazione più adeguata potrà essere sviluppata a conclusione del Programma, quando il numero dei progetti conclusi, potrà aver determinato un impatto significativo sia sul sistema produttivo sia sul livello occupazionale da considerare non più transitorio e di breve periodo, ma permanente. E cioè l'impatto sul sistema socio economico provocato dal rafforzamento del sistema di offerta del settore trasportistico.



Le indagini di campo

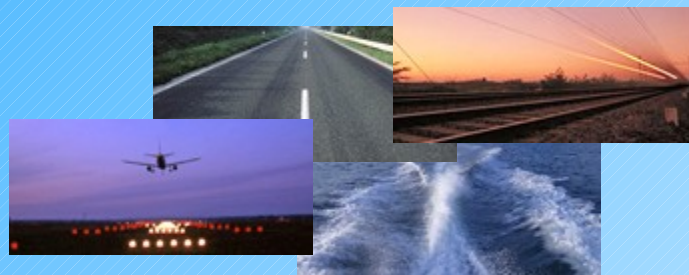


Indagini di campo finalizzate a fornire un contenuto quantitativo al processo di valutazione rilevando, opinioni e giudizi circa la validità delle azioni realizzate ovvero circa gli effetti attesi dall'attuazione del Programma, su soggetti potenzialmente interessati all'attuazione del Programma, quali destinatari e quali gestori:

- **gli utenti (famiglie)**, residenti nel territorio interessato dall'Obiettivo 1, che costituiscono i potenziali beneficiari dei risultati del Programma;
- **le imprese dei comparti manifatturieri e delle costruzioni** che già operano nelle regioni Obiettivo 1 e quelle che potrebbero essere attratte in tali territori per effetto del miglioramento/rafforzamento dell'offerta di trasporto che potrà realizzarsi a seguito dell'attuazione del PON.
- **le imprese del comparto dei trasporti** che potranno ricavare benefici diretti dal potenziamento/miglioramento del sistema dei trasporti del Mezzogiorno.
- **i Responsabili di Misura**, in quanto soggetti direttamente coinvolti nel processo di attuazione del Programma.



Le indagini di campo



Obiettivi delle indagini:

- ❑ analizzare gli effetti (rilevati o attesi) che potranno derivare dalla realizzazione degli interventi di ampliamento e di ammodernamento di reti e servizi di trasporto programmati ed attuati attraverso specifici progetti all'interno delle differenti Misure del PON Trasporti;
- ❑ rilevare le opinioni delle imprese sui miglioramenti apportati (o attesi) dal PON al sistema infrastrutturale del Mezzogiorno (strade, ferrovie, trasporto aereo e marittimo), e sul ruolo strategico che un sistema di trasporti potenziato ed ammodernato ha o può avere per la loro attività.

Riferimento territoriale: Nodo di Napoli, Bari, Catania, Cagliari, quattro nodi specifici sui quali il Programma interviene con una serie di interventi particolarmente significativi



Aggiornamento RVI al 31/12/2005

Le indagini di campo - Risultati e valutazioni conclusive



Il quadro che emerge dalla elaborazione dei risultati delle indagini di campo non è certamente positivo:

3. **Pochi miglioramenti percepiti** sia dalle famiglie sia dalle imprese in generale e in particolare dalle aziende di trasporto.
4. **Scarsa conoscenza** della programmazione comunitaria e **del PON Trasporti** quale strumento di finanziamento degli interventi infrastrutturali del Mezzogiorno.
5. **Ruolo centrale** che il sistema dei trasporti riveste nelle scelte aziendali; la qualità del sistema dei trasporti incide sulla scelta delle modalità di distribuzione dei prodotti, sulle scelte localizzative delle imprese nonché sui livelli di competitività del sistema imprese.
6. **Miglioramenti nella qualità del tracciato, maggiore sicurezza, riduzione dei tempi di percorrenza**, sono sicuramente gli aspetti che maggiormente si attendono dagli interventi di miglioramento del settore dei trasporti nel Mezzogiorno, che sia pure avvertiti non sono ancora registrati dato l'attuale livello di avanzamento del Programma.



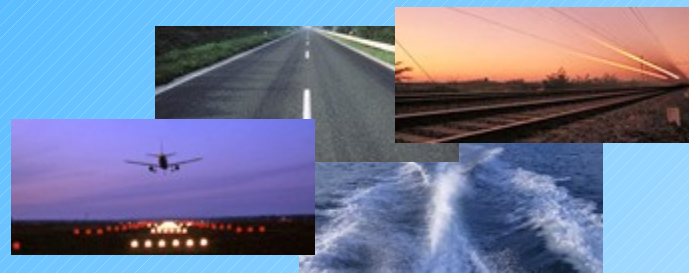
I Rapporti Tematici

Le tematiche sviluppate hanno riguardano:

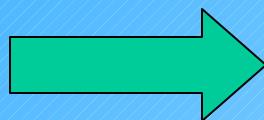
- la valutazione degli effetti prodotti dagli interventi del PON sull'ambiente interessato, con particolare riferimento ai grandi progetti;
- la valutazione dell'integrazione tra i progetti del PON, quelli dei POR – Asse VI delle Regioni Ob. 1 (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sardegna, Sicilia) e quelli degli Accordi di Programma Quadro in materia di infrastrutture di trasporto;
- la valutazione di criteri e modalità di utilizzazione delle risorse finanziarie liberate dai “progetti volano”;
- la valutazione delle risposdenze delle azioni del PON agli obiettivi trasversali della Unione Europea (ambiente, società dell'informazione, sviluppo locale, pari opportunità).



“LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI PRODOTTI DAL PON TRASPORTI SULL’ AMBIENTE CON RIFERIMENTO PARTICOLARE AI GRANDI PROGETTI”



Obiettivo



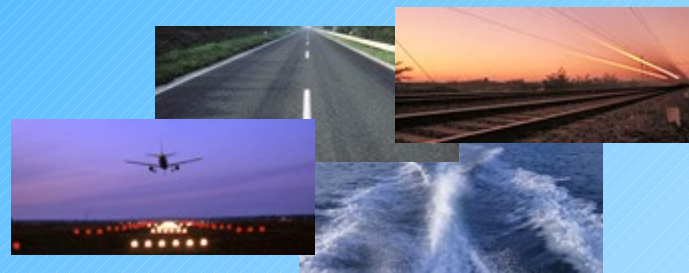
Analisi degli effetti prodotti o producibili sull'ambiente dei progetti del PON Trasporti.

Analisi sviluppate

- ✓ Individuazione delle caratteristiche tecniche di ciascun progetto, significative rispetto agli effetti sull'ambiente;
- ✓ Individuazione delle caratteristiche ambientali delle aree o dei siti interessati dalla realizzazione dei progetti;
- ✓ Individuazione per ciascun progetto, dei potenziali effetti sull'ambiente: elaborazione di un indicatore sintetico di impatto;
- ✓ valutazione della consistenza degli effetti rilevati e individuazione di eventuali accorgimenti ad hoc per ridurli o annullarli



Risultati e suggerimenti



Un bilancio complessivo del PON, sotto il profilo ambientale, non può fornire risultati a senso unico, dal momento che per ogni modo di trasporto e per ogni specifico contesto possono essere rilevati effetti sia positivi che negativi:

- l'ingente sforzo realizzativo in materia di *strade ed autostrade* ha consentito di realizzare degli “anelli” mancanti essenziali soprattutto per meglio collegare il Mezzogiorno al sistema TEN, ma anche di aumentare le condizioni di sicurezza sulle autostrade e strade meridionali (con evidenti benefici socioeconomici, compresi quelli sulla salute umana);
- gli *interventi ferroviari*, al tempo stesso, hanno gettato le basi per sottrarre in modo sempre più significativo flussi alla strada;
- gli interventi che hanno riguardato tutti i *principali porti del Mezzogiorno* vanno nella direzione di costruire delle “autostrade del mare”: strada obbligata per incentivare i flussi di merci strada-mare e fondare una logistica sempre meno vincolata dal trasporto su strada.



Risultati e suggerimenti



Componente ambientale da valutare in sede di progettazione:

gli effetti sulle componenti ambientali debbono costituire un criterio per la selezione dei progetti e per la valutazione delle alternative più efficaci;

Organizzazione di un sistema di monitoraggio degli impatti :

senza la quantificazione di indicatori ad hoc appare infatti difficile poter prevenire situazioni di crisi ambientale o di impatti negativi;

Miglioramento dei servizi per gli utenti finali:

realizzati gli “anelli mancanti” delle reti le risorse dovranno essere prioritariamente destinate a politiche per i servizi di trasporto (innovazione tecnologica, logistica integrata, interoperabilità di infrastrutture e servizi, tariffazione, ecc.);

Prevenire la sovrapposizione degli effetti ambientali nei nodi strategici

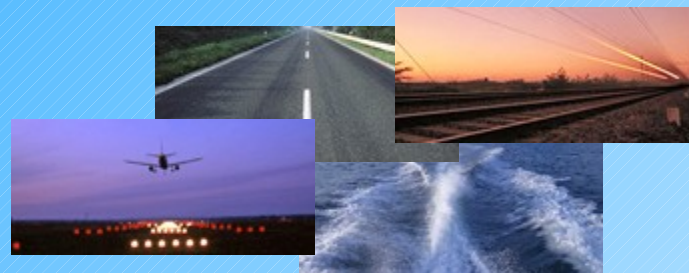
(urbani o logistici) delle reti, dove differenti funzioni e differenti modi di trasporto tendono a connettersi ed a saldarsi con le reti regionali, metropolitane o locali;

Sostenibilità ambientale:

incorporare, in tutte le fasi di programmazione/progettazione, l'irrinunciabilità della sostenibilità ambientale, puntando soprattutto sulla valutazione di alternative progettuali e sull'analisi degli effetti ambientali a grande scala.



“INTEGRAZIONE TRA PROGETTI DEL PON TRASPORTI, DEI POR E DEGLI ACCORDI DI PROGRAMMA-QUADRO”



Obiettivo



Analisi dei livelli di integrazione tra progetti attinenti ai sistemi di trasporto previsti dal PON-T, dai POR, dagli APQ tra Governo centrale e Regioni in materia di trasporto

Analisi sviluppate

- ✓ Ricostruzione dello stato di attuazione degli interventi previsti, oltre che dal PON-T, dai POR e dagli APQ
- ✓ Analisi degli effetti, rilevati o stimati, prodotti dall'attuazione degli interventi in termini di integrazione fisica e funzionale
- ✓ Valutazione dell'incremento di efficacia delle reti nazionali e regionali di trasporto a seguito dell'attuazione dei programmi considerati
- ✓ Formulazione di indicazioni per le future scelte in materia relative alla politica di coesione comunitaria e nazionale 2007-13.



Risultati e suggerimenti



La valutazione di insieme che è possibile esprimere, a fine 2005, sul *PON Trasporti* è che esso *ha contribuito significativamente all'ammodernamento del sistema dei trasporti del Mezzogiorno* ma non ne ha certo garantito il “salto di qualità” che era alla base delle scelte contenute nel QCS per il settore trasporti.

Troppo grave era, all'inizio del periodo di attuazione del Programma, il gap infrastrutturale del Mezzogiorno – rispetto al resto del Paese ed alle *core areas* europee – perché uno sforzo realizzativo sia pur importante potesse costituire un autentico punto di svolta.

È necessario peraltro prendere atto, in sede di valutazione a fine 2005, che programmatore nazionale e programmatori regionali non hanno messo a punto, all'inizio del periodo di programmazione, gli strumenti idonei alla formulazione di una strategia di intervento nazionale-regionale, che garantisse la coerenza tra scelte infrastrutturali ai differenti livelli.



Risultati e suggerimenti



Nel futuro periodo di programmazione (2007-2013), l'obiettivo è di giungere ad una programmazione unitaria (Stato-Regioni) indipendentemente dagli strumenti programmatici che saranno adottati (solo PON; solo POR; POR e PON).

Sarà pertanto necessario pervenire ad un effettivo coordinamento (fondato, ad esempio, su quadri di riferimento regionali) tra programmazione nazionale e programmazione regionale delle reti e dei servizi di trasporto assumendo quali **problemi da risolvere prioritariamente** i seguenti:

- i) il relativo isolamento di molte aree, e non soltanto interne, del Mezzogiorno (la Sardegna orientale, la Sicilia centro-sud-occidentale, la Basilicata, il versante ionico della Calabria);
- ii) la mancata attuazione, nell'Adriatico, dell'"Autostrada del mare", prevista dall'Unione Europea e, più in generale, di efficaci connessioni tra *terminal* portuali e *terminal* terrestri per una movimentazione delle merci alternativa a quella stradale, e raccordata a cicli logistici imperniati prevalentemente sulle vie d'acqua;
- iii) l'ancora pressoché inesistente dotazione (salvo rarissime eccezioni) di infrastrutture intermodali ed interportuali che consentano l'offerta di servizi logistici adeguati alla movimentazione delle merci.



“LE RISORSE LIBERATE CON LA RENDICONTAZIONE DEI PROGETTI VOLANO - LA VALUTAZIONE DEI CRITERI E MODALITÀ DI UTILIZZAZIONE”



Obiettivo



Analisi delle risorse liberate dai “progetti volano” in termini di modalità di riutilizzo e di rispondenza ai criteri di selezione degli interventi sui quali destinare tali risorse

Analisi sviluppate

- ✓ Attenta descrizione del processo di selezione del parco-progetti
- ✓ Natura dei progetti selezionati con la specificazione dei progetti volano
- ✓ Valutazione dell’ammontare delle risorse del PON assorbito dai “progetti volano” selezionati;
- ✓ Analisi delle risorse liberate dai progetti volano e dei principi di utilizzo delle stesse;
- ✓ Identificazione dei progetti da finanziare con risorse liberate dalla rendicontazione dei progetti “volano” .



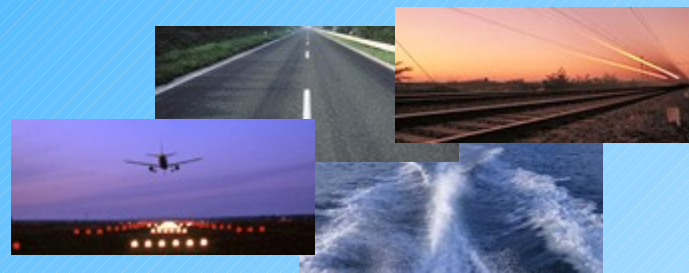
Risultati e suggerimenti



- a) **La rilevanza delle risorse assegnate ai “progetti volano”**: una caratteristica peculiare del PON Trasporti 2000-2006. Il loro inserimento, ha permesso di superare la fase critica dei primi anni di attuazione del PON in termini di avanzamento di impegni e pagamenti.
- b) **Risorse liberate impegnabili solo quando “rimborsate”**: l'utilizzo dei rientri potrà avvenire solo quando si raggiunge un ammontare necessario per finanziare un intervento o almeno un lotto funzionale.
- c) **Impegni effettivi con tempistica legata ai rientri**: la quantificazione dei rientri dai “progetti volano” destinati ai progetti di riutilizzo potrà essere effettuato solo a conclusione del Programma stesso quando il tiraggio finanziario sarà completato.
- d) **Controlli sull'uso delle risorse liberate**: dovranno essere previsti adeguati sistemi di controllo, per monitorare anche dopo il 2008 i progetti sui quali sono state allocate le risorse liberate.
- e) **Buona prassi** soprattutto per Programmi di natura infrastrutturale da perseguire anche per il futuro periodo di programmazione; si garantirebbe in questo caso la possibilità di disporre di progetti immediatamente cantierabili e di avviare il Programma in tempi rispettosi della tempistica della Programmazione comunitaria.



“LA VALUTAZIONE DELLA COERENZA DEL PON TRASPORTI CON LE POLITICHE TRASVERSALI DELL’UNIONE EUROPEA”



Obiettivo



Valutazione della rispondenza delle azioni programmate con il PON (ed in parte realizzate) e gli obiettivi trasversali della politica comunitaria.

**Analisi
sviluppate**

- ✓ Verifica della coerenza degli obiettivi generali e specifici del Programma con le finalità perseguite dalle politiche trasversali;
- ✓ Valutazione dei criteri di selezione e verifica della rispondenza agli obiettivi perseguiti dalle politiche trasversali, concreta applicazione nella scelta dei progetti.;
- ✓ Individuazione di quei progetti che risultano maggiormente funzionali alle politiche trasversali.



Risultati e suggerimenti

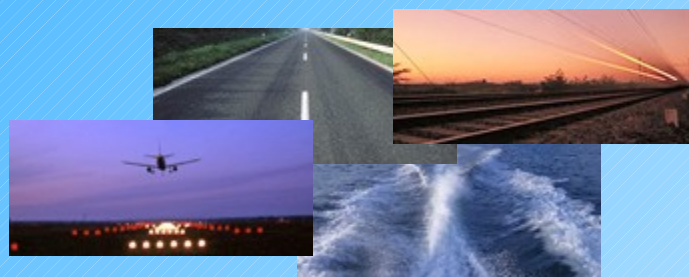


Alcuni aspetti da tenere in considerazione in vista del futuro periodo di programmazione (2007-2013) qualora venga approvato un Programma omologo al PON Trasporti 2000-2006:

- Necessità di definizione di un **set di indicatori di risultato e di impatto** che permettano di quantificare i benefici delle politiche infrastrutturali in termini di politiche trasversali
- Maggiore attenzione alle politiche trasversali nella definizione dei **criteri di selezione e di ammissibilità degli interventi**
- Rafforzamento dei **sistemi incentivanti** nella selezione dei beneficiari in funzione della capacità di valorizzare le politiche trasversali
- Necessità di una **maggiore considerazione degli aspetti trasversali nella Valutazione ex-ante** al fine di poter disporre di una ricostruzione attendibile e disaggregata a livello territoriale degli indicatori chiave di contesto attraverso cui valutare ex post gli effettivi impatti del Programma.



Conclusioni



- **Validità della strategia e degli obiettivi perseguiti:** Le variazioni nel contesto socio economico non invalidano le scelte programmate. La strategia si inserisce nel contesto più ampio di programmazione del settore dei trasporti.
- **Processo di istruttoria e selezione degli interventi prioritari:** La scelta dei progetti prioritari (Volano, PON e di Riutilizzo) appare rispondente ai criteri contenuti nei documenti programmatici; i progetti volano e i progetti PON si inquadrano e risultano compatibili e coerenti con gli obiettivi del Quadro di riferimento programmatico del settore.
- **Il processo partenariale:** l'approccio partenariale è stato largamente utilizzato in fase di programmazione, anche se emergono delle criticità riguardanti il recepimento delle posizioni espresse dai diversi soggetti. In fase di selezione dei progetti, la partecipazione del partenariato è stata garantita attraverso i lavori del CdS. Nel contesto del partenariato va ribadita la validità dell'esperienza del Gruppo di Lavoro Trasporti;
- **Il processo di Governance:** Pur in presenza di un complesso passaggio da Programmi settoriali per modo di trasporto del precedente periodo di programmazione, a Programma unitario (PON Trasporti) si è assistito nel tempo ad un rafforzamento delle strutture gestionali: quella del Ministero come AdG e quelle degli Enti RdM. Un ruolo positivo è stato fornito all'AdG ed ai RdM dalla struttura di Assistenza Tecnica.
- **L'avanzamento del Programma** (già esaminato precedentemente)
- **L'efficacia e l'efficienza; l'impatto** (già esaminato precedentemente)



Aggiornamento RVI al 31/12/2005

Proposte e raccomandazioni per la fase conclusiva del PON



- **Rafforzamento della struttura tecnico-amministrativa** deputata alla implementazione dell'azione programmata;
- Individuazione di fasi nelle quali **rafforzare il processo partenariale**: organizzazione, strumenti e periodicità di incontri dovranno essere puntualmente definiti;
- **Rafforzamento dei processi di comunicazione** e diffusione delle informazioni collegate all'implementazione del Programma e dei risultati che si stanno conseguendo: si potrà realizzare, in tal modo, una maggiore conoscenza della politica di coesione comunitaria e dei risultati conseguiti;
- **Miglioramento della base informativa** per quanto concerne l'avanzamento del Programma e, laddove necessario, lo svolgimento di indagini di campo e di focus group per ampliare gli elementi di conoscenza per la valutazione dell'efficacia dell'azione programmata, nell'ambito della valutazione ex post;



Aggiornamento RVI al 31/12/2005

Proposte e raccomandazioni per la fase conclusiva del PON



- Realizzazione di una **maggiore integrazione** nella fase attuativa tra quanto programmato con il PON e attraverso altri programmi regionali (POR e APQ);
- **Accelerazione delle procedure di impegno** per tutte le Misure (interventi) e, laddove di difficile attuazione, l'individuazione della possibilità di "riprogrammare" il Piano finanziario (trasferimento di risorse per Misura all'interno dello stesso Asse o laddove necessario anche tra Assi) prima della scadenza del periodo di programmazione;
- **Realizzazione di sistemi di sorveglianza** con l'individuazione di "indicatori di allerta" per tutte le Misure a rischio di mancata utilizzazione delle risorse;
- Maggiore frequenza delle domande di pagamento, per garantire il più rapido rimborso delle spese sostenute e quindi la piena utilizzazione delle risorse (attraverso progetti PON e progetti di riutilizzo) ed una più **continua sorveglianza della spesa documentata e certificata.**



Linee per il futuro periodo di programmazione



- *Necessità di una strategia unitaria (AACC e Regioni) per la programmazione del settore dei trasporti indipendentemente dagli strumenti che saranno programmati (PON e POR);*
- *Continuità e rafforzamento delle scelte programmatiche già adottate nel periodo 2000-2006;*
- *Rafforzare l'effetto-rete e le connessioni interregionali;*
- *Migliorare attraverso il sistema dei trasporti la coesione urbana del Mezzogiorno;*
- *Assegnare il giusto rilievo al trasporto merci ed alla logistica.*



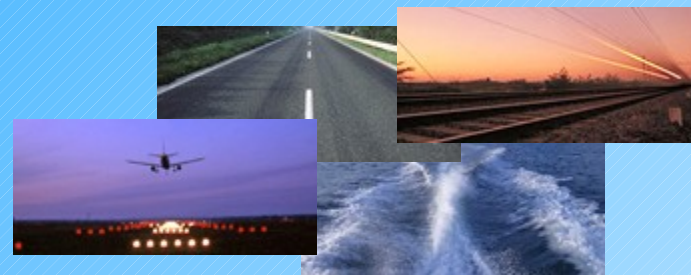
Necessità di una strategia unitaria (AACC e Regioni) per la programmazione del settore dei trasporti:

- a) il Mezzogiorno deve progressivamente partecipare a pieno titolo alle opportunità offerte dall'accessibilità alle aree trainanti dello sviluppo europeo;
- b) i benefici degli interventi di interesse nazionale debbono interessare gli utenti finali della rete e dei servizi;
- c) la competitività dei territori (città, imprese, ecc.) potenzialmente interessati dagli interventi da effettuare può essere aumentata soprattutto dalla qualità dei servizi offerti attraverso modelli gestionali più efficienti (anche per il trasporto pubblico locale);
- d) il conseguimento degli obiettivi appena elencati deve essere vincolato alla crescente diversificazione modale dei flussi di trasporto.
- e) l'unitarietà del processo di programmazione e della strategia da individuare dovrà essere garantita indipendentemente dallo strumento di programmazione che sarà adottato.



Continuità e rafforzamento delle scelte programmatiche già adottate nel periodo 2000-2006:

- mettere a frutto l'esperienza, sia positiva che negativa, maturata nel corso del precedente periodo di programmazione;
- tenere conto dell'evoluzione del contesto, sia europeo che nazionale, della mobilità e dell'organizzazione dei trasporti, e della necessaria rivisitazione della strategia di intervento formulata alla fine del precedente decennio;
- perseguire il completamento degli interventi strategici già avviati e prevedere adeguate connessioni tra questi ultimi ed i nodi e terminal delle reti regionali;
- colmare vuoti programmatici o attuativi (come quello dell'intermodalità) registrati nel precedente periodo di programmazione 2000-2006;
- spostare l'attenzione - e di conseguenza le risorse - dalle componenti hard (infrastrutture) a quelle soft (servizi) del sistema dei trasporti.



Rafforzare l'effetto-rete e le connessioni interregionali

perseguendo in modo prioritario le finalità seguenti:

- il riequilibrio modale, con priorità per il trasporto sull'acqua, poi per quello su ferro ed infine per la gomma;
- la creazione di un sistema integrato fra le varie tipologie di trasporto legate da una logica di minimizzazione delle rotture di carico e dei relativi costi;
- il riequilibrio territoriale, allo scopo di invertire la marginalizzazione del Mezzogiorno,;
- lo sviluppo della logistica, in modo da consentire, attraverso una più razionale organizzazione del "ciclo delle merci", una grande evoluzione dei processi produttivi e distributivi;
- riduzione dei nuovi interventi infrastrutturali, con la massima riutilizzazione dei tracciati esistenti e con il conferimento di priorità agli interventi di completamento delle direttrici e di chiusura delle reti;
- riduzione della pressione ambientale derivante dal funzionamento del sistema dei trasporti.



Migliorare attraverso il sistema dei trasporti la coesione urbana del Mezzogiorno

Il rafforzamento delle economie urbane del Mezzogiorno, in linea con le priorità espresse negli orientamenti che sono alla base della politica di coesione comunitaria, passa attraverso un importante sforzo teso a migliorare i livelli di accessibilità tra le aree metropolitane, condizione essenziale per realizzare l'integrazione e la valorizzazione delle strutture dalle quali dipenderà in futuro un incremento significativo della competitività dei servizi essenziali per i cittadini e le imprese, e dunque delle stesse città.



Assegnare il giusto rilievo al trasporto merci ed alla logistica

Nel Mezzogiorno, l'organizzazione complessiva del trasporto merci deve essere orientata verso la riduzione della pressione ambientale, dei costi di esercizio e delle sacche di inefficienza dei servizi.

In termini operativi ciò si traduce, essenzialmente, nel miglioramento dei servizi di trasporto merci su ferrovia e nella diffusione dei servizi logistici.

Le politiche da promuovere dovranno risultare differenziate in relazione al grado di efficienza di infrastrutture e servizi esistenti, ed al livello di domanda espresso dai differenti contesti territoriali.