



# *Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO, PER LE POLITICHE DEL PERSONALE E PER GLI AFFARI GENERALI

**DIREZIONE GENERALE DELLA PROGRAMMAZIONE**

## **RELAZIONE SULL'ATTIVITA' SVOLTA DAL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI**

### SOMMARIO

1. IL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI NELL'AMBITO DEL COMITATO DI SORVEGLIANZA DEL QCS .....	2
2. L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI DAL MESE DI LUGLIO 2002 AD OGGI.....	2
3 SINTESI DELLE AZIONI AVVIATE PER IL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI.....	3
3.1 Il G.I.S.....	3
3.2 Il Comitato tecnico-scientifico.....	7
4. PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA GESTIONE DEL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI E LINEE DI SVILUPPO FUTURE.....	8
4.1 Gli ambiti di attività.....	8
5 CONCLUSIONI.....	9

*febbraio 2003*

## **1. IL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI NELL'AMBITO DEL COMITATO DI SORVEGLIANZA DEL QCS**

Il Comitato di Sorveglianza del QCS , istituito con Decreto del Ministro del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica del 6 ottobre 2000 , ha dato vita a numerosi gruppi di lavoro come strumento di coordinamento e di approfondimento di tematiche specifiche, che si riuniscono a scadenze regolari e riferiscono al Comitato stesso almeno una volta l'anno. I gruppi di lavoro sono presieduti dall'Autorità di gestione del QCS o da un'altra amministrazione designata dal Comitato di Sorveglianza del QCS, su proposta dell'Autorità di gestione. L'amministrazione che presiede il gruppo di lavoro è responsabile della predisposizione dei documenti e delle relazioni, relativi ai lavori dei gruppi, da presentare al Comitato di Sorveglianza del QCS.

Tra i predetti gruppi di lavoro ricade il **Gruppo di Lavoro Trasporti**, istituito con decreto del Direttore del servizio fondi strutturali del DPS, MEF, l'11 settembre 2001. La sua Presidenza è in capo al MIT, nella persona del Direttore generale della programmazione, Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, ruolo che dall'8 ottobre 2002 è ricoperto dall'Ing. Pietroantonio Isola.

## **2. L'ATTIVITÀ DEL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI DAL MESE DI LUGLIO 2002 AD OGGI**

Il Comitato di sorveglianza del QCS, tenutosi nei giorni 17 e 18 luglio 2002, nel confermare il mandato del Gruppo di Lavoro, aveva ravvisato la necessità di prosecuzione delle attività nell'ottica del recupero del ritardo fino ad allora accumulato, da fronteggiare anche attraverso il ricorso ad esperti, ottenendo l'impegno del MIT a convocare una riunione entro il mese di settembre 2002. Tuttavia, a causa del protrarsi del processo di riassetto delle competenze all'interno del Ministero, che ha comportato anche la nomina del nuovo Direttore generale, la predetta scadenza era stata disattesa.

Nella fase finale dell'anno, una volta stabilmente definiti gli assetti istituzionali di cui sopra, la Direzione generale della programmazione ha intrapreso un complesso di azioni finalizzate a promuovere l'auspicata ripresa delle attività, di seguito sinteticamente illustrate.

- 1) Ai fini della rielaborazione critica dei dati acquisiti nell'ambito di attività del gruppo, della loro sintesi e rappresentazione, attraverso l'affidamento di un incarico di consulenza al Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università Tor Vergata, è stato realizzato un sistema informativo geografico (G.I.S.) in ambiente MAPINFO finalizzato alla illustrazione, all'analisi ed al monitoraggio degli interventi infrastrutturali attuati nel Mezzogiorno tramite l'utilizzo dei fondi strutturali messi a disposizione dal QCS 2000-2006 per il settore trasporti, sia in ambito nazionale (P.O.N. trasporti) che regionali (P.O.R.).

Com'è noto l'utilizzo di un G.I.S. consente di georeferenziare un insieme elementi fisici, di dati ed informazioni (organizzati in un *database*) legandoli a determinate coordinate geografiche e di ottenerne opportune rappresentazioni su base cartografica. Il dato di rilievo di un simile sistema, ormai di uso corrente per applicazioni della più ampia natura (monitoraggio, mappatura, gestione di traffici etc) è la sua elasticità ed il suo carattere dinamico, che lo rendono idoneo a rappresentare eventi "in progress" come ad esempio le diverse fasi realizzative di un'opera pubblica, consentendo, tra l'altro, di evidenziarne le criticità.

La prima edizione del G.I.S. , completa di database con le informazioni relative a tutti gli interventi selezionati per il P.O.N. trasporti, è stata presentata nella riunione del GLT del 22 gennaio 2003.

- 2) Nell'ambito delle attività rivolte all'attuazione del Programma Operativo Nazionale (P.O.N.) Trasporti 2000/2006 , e di quelle relative al proprio ruolo di presidenza del Gruppo di Lavoro trasporti del QCS per il medesimo ciclo di programmazione, la Direzione generale della Programmazione ha poi individuato l'opportunità di costituire un Comitato tecnico-scientifico, composto da professionalità altamente qualificate, in grado di fornire adeguato supporto in merito alle tematiche trasportistiche, territoriali-urbanistiche, economiche ed ambientali connesse all'espletamento delle predette funzioni.

Nella sua prima fase di attività, il Comitato ha avuto il mandato di elaborare un documento sui criteri di coerenza tra gli interventi PON e POR, da sottomettere all'approvazione del GLT, sulla base del quale orientare le successive fasi di analisi e verifica. Il predetto documento è stato presentato in bozza nella riunione del GLT del 22 gennaio u.s..

- 3) In vista della citata riunione del 22 gennaio 2003, nel mese di novembre 2002 è stata avviata l'attività di verifica ed aggiornamento dei dati POR disponibili, aggiornati al primo trimestre 2002, attraverso la richiesta alla regioni coinvolte della trasmissione di informazioni aggiornate e/o della conferma di quelle già comunicate, anche ai fini dell'inserimento degli stessi nel GIS. Tale attività è ancora in corso e si è in attesa di ricevere parte delle notizie necessarie.

La riunione tenutasi lo scorso gennaio, nella quale sono stati messi a disposizione del Gruppo di lavoro i primi esiti "in progress" delle azioni sopra elencate, ha visto emergere l'esigenza di rivitalizzazione delle attività, onde perseguire, nel rispetto delle competenze dei singoli partecipanti, le analisi richieste dalla C.E. nell'ambito del QCS.

Tale operazione comporta necessariamente la verifica degli obiettivi originari del GLT, e delle connesse modalità operative ipotizzate per il raggiungimento degli stessi, apportando le modifiche e i correttivi suggeriti dall'effettiva evoluzione dei Programmi Operativi Regionali e Nazionale.

### **3 SINTESI DELLE AZIONI AVVIATE PER IL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI**

#### **3.1 II G.I.S.**

Si ritiene di interesse completare la descrizione delle attività svolte alla data odierna con una sintetica illustrazione del sistema informativo geografico (GIS) di supporto alla verifica di coerenza trasportistica degli interventi PON e POR. Il sistema informativo è costituito da una base dati georeferenziata composta da due parti:

- a) un database contenente gli interventi programmati, con le caratteristiche di descrizione degli stessi;
- b) un'area di lavoro in ambiente GIS nella quale gli interventi sono georeferenziati.

##### **a) Il database degli interventi**

Il database degli interventi è stato creato secondo uno dei formati compatibili con l'ambiente GIS MAPINFO, che è stato utilizzato per le fasi di georeferenziazione e rappresentazione cartografica.

In particolare, il database è stato impostato utilizzando MS-ACCESS attraverso la definizione di opportune tabelle atte a contenere le informazioni acquisibili. Le tabelle del database sono state opportunamente strutturate e relazionate al fine di poter individuare gli interventi per regione, per livello (nazionale, regionale), per modalità di trasporto (stradale, ferroviario, portuale, aeroportuale, interportuale), e per fonte di finanziamento. La struttura adottata è estremamente flessibile per consentire l'introduzione di ulteriori campi informativi nel caso in cui se ne presentasse la necessità in corso d'opera.

L'elemento fondamentale che consente l'identificazione univoca di ogni singolo intervento è il campo *codice*. Esso è una stringa di 6 caratteri formata come segue: il primo carattere distingue la modalità di trasporto a cui si riferisce l'intervento (vedi tabella 2), il secondo ed il terzo carattere sono utilizzati per definire rispettivamente la regione in cui è localizzato l'intervento (tabella 3), gli ultimi tre caratteri sono utilizzati per definire un progressivo numerico degli interventi che ricadono nella stessa regione. Ad esempio il codice 1CA015 è il codice del quindicesimo intervento della regione Campania previsto sulla rete stradale.

Tabella 2 – La codifica dei modi di trasporto

Modo di trasporto	Codice
Stradale	1
Ferroviario	3
Portuale	5
Aeroportuale	6
Interportuale	7

Tabella 3 – La codifica per le regioni italiane

Regione	Codice
ABRUZZO	AB
BASILICATA	BA
CALABRIA	CL
CAMPANIA	CA
EMILIA-ROMAGNA	ER
FRIULI-VENEZIA GIULIA	FV
LAZIO	LA
LIGURIA	LI
LOMBARDIA	LO
MARCHE	MA
MOLISE	MO
PIEMONTE	PI
PUGLIA	PU
SARDEGNA	SA
SICILIA	SI
TOSCANA	TO
TRENTINO-ALTO ADIGE	TA
UMBRIA	UM
VALLE D'AOSTA	VA
VENETO	VE

Definita la struttura del database, si è proceduto all'inserimento degli interventi riportati sulle schede sintetiche, al momento disponibili solo per gli interventi PON.

A fine di rendere più agevole l'inserimento dei dati, sono state messe a punto delle opportune maschere di input (vedi fig.1), che consentono anche le operazioni di visualizzazione (utili per le operazioni di verifica dell'input dati) e stampa (per la redazione di report cartacei).

In fase di visualizzazione e stampa, l'utente ha la possibilità di selezionare gli interventi secondo diverse chiavi selettive, tra le quali: modalità di trasporto, regione e tipologia di intervento (nazionale/regionale e/o fonte di finanziamento).

**FILTRI**

Modalità: TUTTI I MODI  
 Regione: TUTTE LE REGIONI  
 Tipo intervento: TUTTI GLI INTERVENTI

**DATI INTERVEN**

Codice	Modalità	Modo di trasporto	Localizzazione	Ente Attuatore
3SI002	FERROVIARIO	ferroviario	Palermo-Messina-Siracusa	RFI
<i>Spesa Rendicontata</i>		Titolo progetto		Misura
		RADDOPPIO TRATTE DELLA LINEA PALERMO-MESSINA		I.1

**PROGRAMMAZIONE NAZIONALE**

PROGRAMMAZIONE NAZIONALE	Note
PON 2000/2006 (Meuro)	Note PON 2000/2006 (Meuro)
LEGGE OBIETTIVO (Meuro)	Note LEGGE OBIETTIVO (Meuro)
PROGRAMMAZIONE ORDINARIA (Meuro)	Note PROGRAMMAZIONE ORDINARIA (Meuro)
ALTRO (Meuro)	Note ALTRO (Meuro)

**PROGRAMMAZIONE REGIONALE**

PROGRAMMAZIONE REGIONALE	Note
POR 2000/2006 (Meuro)	Note POR 2000/2006 (Meuro)
PROGRAMMAZIONE ORDINARIA (Meuro)	Note PROGRAMMAZIONE ORDINARIA (Meuro)
ALTRO (Meuro)	Note ALTRO (Meuro)

Record: 6 di 285

Figura 1 – Esempio di maschera per l’inserimento dati

b) La georeferenziazione degli interventi

Il database è stato importato all’interno di un software di georeferenziazione al fine di effettuare una rappresentazione cartografica degli interventi nel modo più preciso possibile.

La piattaforma GIS utilizzata è MAPINFO, all’interno della quale gli interventi sono stati georeferenziati in base ad un sistema di coordinate longitudine/latitudine

Al fine di poter analizzare la base dati almeno per regione e/o per modo di trasporto, gli interventi sono stati georeferenziati secondo una struttura multilivello costituita da:

regione

livello d’intervento

nazionale

regionale

modo di trasporto

stradale

ferroviario

portuale

aeroportuale

interportuale

La georeferenziazione è stata condotta con l'ausilio di una base cartografica costituita dalle mappe d'Italia De Agostini in scala 1:250000 (vedi fig.2).

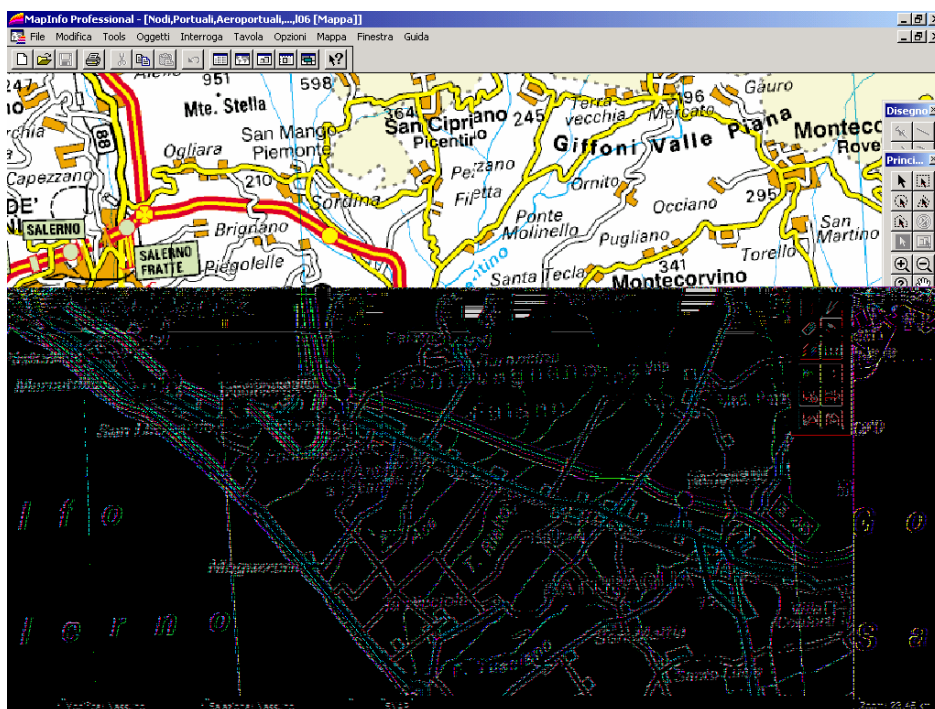


Figura 2 – La base cartografica utilizzata per la georeferenziazione degli interventi

Eseguita la georeferenziazione degli interventi, è possibile effettuare una rappresentazione cartografica degli interventi presenti nel database (ad oggi solo gli interventi PON).

Le possibilità offerte dal sistema informativo sono molteplici sia intermini di scala di restituzione, che di selezione degli interventi da rappresentare (per regione, per modo, per tipologia di finanziamento, ecc.).

Alcuni esempi di rappresentazioni cartografiche sono riportati in fig.3 e nell'allegato "Rappresentazione su GIS degli interventi programmati", dove i dati attualmente presenti nel sistema sono rappresentati per singola modalità di trasporto.

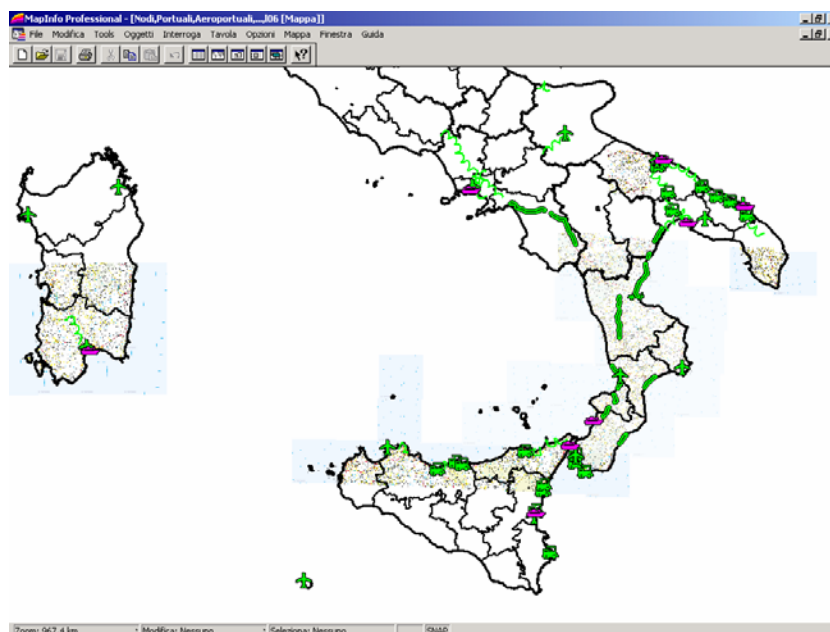


Figura 3. - Esempi di restituzioni cartografiche degli interventi

Un altro utile aspetto dello strumento messo a punto consiste nella possibilità di interrogare il sistema informativo al fine di ottenere le informazioni presenti nella base dati localizzate sul territorio. Un esempio di tale potenzialità è riportato in figura 4.

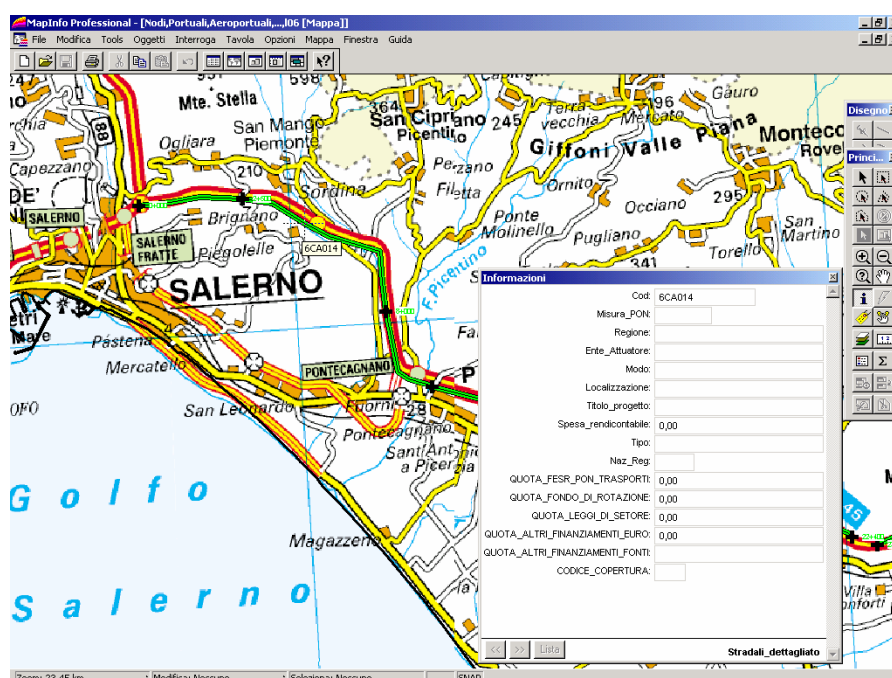


Figura 4 – Esempio di interrogazione della base dati in ambiente GIS.

### 3.2 Il Comitato tecnico-scientifico

Al fine di avvalersi di un supporto specialistico in merito alle tematiche trasportistiche, territoriali-urbanistiche, economiche ed ambientali connesse all’espletamento delle attività rivolte all’attuazione del Programma Operativo Nazionale (P.O.N.) Trasporti 2000/2006 , e di quelle relative ai compiti del Gruppo di Lavoro trasporti del QCS per il medesimo ciclo di programmazione, è stato costituito dallo scorso mese di novembre 2002 un Comitato tecnico-scientifico, composto da professionalità altamente qualificate provenienti dal settore universitario.

Il Comitato è stato investito della conduzione delle sottoelencate attività:

- 1) Predisposizione di un documento di definizione dei criteri di coerenza tra gli interventi previsti, rispettivamente, dal Programma Operativo Nazionale trasporti 2000-2006 e dai corrispondenti Programmi Operativi Regionali da proporre al Comitato di Sorveglianza del P.O.N. , con riferimento alle tematiche territoriali ed urbanistiche. Una prima bozza del predetto elaborato è stata proposta in occasione dell’ultima riunione del GLT, mentre la versione aggiornata e completata è stata trasmessa in data 18 febbraio 2003 ai membri del Gruppo e sarà oggetto di esame nel corso della prossima seduta, prevista per la seconda metà del mese di marzo.
- 2) Contributo specialistico di supporto alla Direzione Generale della Programmazione, nei rapporti con il Comitato di Sorveglianza del PON e con il Gruppo di Lavoro Trasporti, ivi inclusa la partecipazione alle riunioni dei suddetti organismi.
- 3) Elaborazione di una memoria conclusiva di valutazione del quadro di coerenza degli interventi PON e POR secondo la configurazione degli stessi riscontrabile al 31/5/2003, anche tramite il GIS.

#### 4. **PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA GESTIONE DEL GRUPPO DI LAVORO TRASPORTI E LINEE DI SVILUPPO FUTURE**

La prima fase di gestione del GLT è stata caratterizzata da due ordini di problemi: un tecnico-organizzativo, ed uno metodologico.

L'aspetto tecnico-organizzativo è connesso con l'attività di direzione tecnica del gruppo e riguarda la necessità pratica di costituzione di una segreteria operativa permanente, dotata di risorse umane e mezzi (finanziari e strumentali), in grado di funzionare a regime. Si cita ad esempio la iniziale difficoltà di messa a punto della cartografia che, in carenza di un apposito ufficio, dotato di programmi e macchinari adeguati (computer, plotter) non si è stati in grado di portare avanti nei tempi e nei modi previsti.

Questo primo problema si può considerare in parte risolto. Infatti, con l'affidamento del GIS e del contratto di consulenza al Comitato tecnico-scientifico, la Direzione generale della programmazione ha attivato la mobilitazione delle risorse specialistiche necessarie per lo svolgimento degli studi da sviluppare in ambito GLT. Inoltre è stato formalizzato l'affidamento dell'incarico di assistenza tecnica al PON trasporti (nell'ambito della Misura IV.1), attribuendo all'affidatario, tra gli altri, anche il compito della predisposizione della documentazione di supporto alle attività del Gruppo tecnico trasporti. Il capitolato all'uopo predisposto include la predetta attività e risulta imminente il concreto avvio del servizio.

In prospettiva nuovi affidamenti saranno finalizzati sulla base degli obiettivi aggiornati e degli esiti delle valutazioni su PON e POR avviate, definendo dell'impostazione delle tematiche da analizzare, da condividere in seno al Gruppo di lavoro. A tal fine, le risorse messe a disposizione dalla misura IV.1 del PON trasporti assicurano una significativa dotazione economica a servizio, oltre che dei compiti specifici per la gestione del Programma operativo, anche di quelli del Gruppo di lavoro.

Per quanto attiene invece all'aspetto metodologico, appare necessaria una riflessione sulle effettive finalità del Gruppo, accompagnata dalla definizione di obiettivi concreti e perseguibili e dalla conseguente razionalizzazione del contributo dei singoli partecipanti.

Si propone di seguito una bozza di ipotesi di riorientamento delle attività che il GLT sarà chiamato a svolgere nel prosieguo del suo mandato che, ampliata e completata da una proposta di ripartizione operativa dei compiti a livello di singoli partecipanti al Gruppo e di razionalizzazione delle strutture operative, verrà discussa nel corso del prossimo incontro, previsto in via preliminare per il 18 marzo p.v..

##### **Gli ambiti di attività**

La proposta di "riorientamento" di cui sopra, concepita nell'ottica della coniugazione della continuità sostanziale dei compiti originari del GLT con l'effettivo avanzamento delle attività di gestione ed attuazione dei programmi operativi, prevede i seguenti "ambiti di intervento":

##### a) Ambito ricognizione PRT

- ricognizione circa lo stato di elaborazione dei Piani regionali dei trasporti (PRT) e lettura delle scelte in essi operate in relazione gli indirizzi del PGT e del PON nel quadro dello Strumento operativo per il Mezzogiorno;

##### b) *Ambito censimento opere:*

- Censimento delle opere selezionate nei POR delle singole Regioni, con indicazione delle fonti di finanziamento, per definire quelle che hanno caratteristiche di "volano" finanziario e quelle la cui realizzazione risulta specificamente connessa alla disponibilità dei fondi QCS, in analogia a quanto già fatto per il PON trasporti;
- Rappresentazione cartografica degli interventi POR sul GIS, al fine di completare il quadro complessivo degli interventi nel settore dei trasporti nel contesto QCS;



- c) *Ambito indirizzi di coerenza interventi QCS*
  - Definizione del documento sui criteri di coerenza fra gli interventi PON e POR in termini trasportistici e territoriali;
  - Applicazione di detto documento agli scenari relativi alle singole Regioni ed all'intera area Obiettivo 1;
- d) *Ambito programmazione e monitoraggio della realizzazione degli interventi*
  - Definizione dei programmi di realizzazione e di messa in esercizio delle singole opere PON e POR;
  - Definizione del quadro programmatico complessivo di realizzazione dell'insieme degli interventi del QCS nel settore Trasporti, con successivo monitoraggio dello stesso su base periodica;
- e) *Ambito studi di fattibilità e nuove proposte*
  - Ricognizione dei risultati degli studi fattibilità di cui alla Delibera CIPE 106/99, attraverso la predisposizione di un quadro esauriente degli SDF disponibili (sia con riferimento alle infrastrutture e ai servizi di trasporto regionali, sia a quelli nazionali), per un esame degli effetti attesi dalla loro eventuale realizzazione. Anche in questo caso il quadro di insieme potrà essere assicurato su base cartografica.
  - Acquisizione dei contributi tecnico-scientifici disponibili presso i partecipanti al GLT;
  - Individuazione di nuovi studi di fattibilità che riguardano temi di interesse dell'intera area delle regioni dell'Obiettivo 1 ed attivazione degli stessi, previo parere positivo del GLT ed approvazione formale del CdS, a valere sui fondi residui della Misura IV.1 del PON Trasporti.
- f) *Ambito revisione di metà percorso del QCS*
  - definizione dei possibili contributi del GLT a supporto dell'attività di revisione di metà percorso del QCS.

## 5 CONCLUSIONI

Il Gruppo di lavoro trasporti (GLT), quale gruppo tecnico di supporto al Comitato di sorveglianza del QCS, ha il compito di svolgere attività richieste dalla Commissione europea per dare una cornice unitaria agli interventi che nel Mezzogiorno sono oggetto di programmazione da parte dei POR (interventi regionali e locali) e del PON trasporti (interventi relativi allo SNIT).

La "missione" del Gruppo appare oggi, in corrispondenza dell'avvicinarsi della "metà percorso" del ciclo di programmazione 2000-2006, più chiara nei suoi contenuti e potenzialità.

Sulla necessità di dover operare nell'ambito di un quadro unitario di riferimento non ci sono dubbi, ed i primi test sul campo, a partire dai piccoli "incidenti di percorso" risolti grazie all'uso della rappresentazione cartografica (interventi "duplicati" nelle programmazioni regionale e nazionale) concorrono a confermare e rafforzare tale esigenza.

Il rafforzamento dello strumento di cui oggi disponiamo, la sua trasformazione da luogo di coordinamento e di confronto quale oggi si prefigura a vero e proprio supporto alle decisioni interattivo e condiviso, richiede però il forte e concreto impegno da parte di tutti i partecipanti, in un atteggiamento di trasparenza e collaboratività, oltre che di impegno e disponibilità alla condivisione di responsabilità e compiti operativi.

Le tematiche anticipate nella presente relazione saranno in agenda nella prossima riunione del gruppo, prevista, salvo conferma, per il 18 marzo prossimo, nel quadro di una proposta di complessivo rilancio delle attività, con il fine precipuo di massimizzare lo sforzo congiunto mediante cui dotare il Mezzogiorno di un sistema infrastrutturale di livello europeo.

