



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO,
IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI
DIREZIONE GENERALE PER LA PROGRAMMAZIONE E
I PROGRAMMI EUROPEI



COMUNICATO STAMPA

PON Trasporti, il Sud si muove verso l'Europa

Oltre 4.500 milioni di euro cofinanziati dall'Europa per realizzare un sistema integrato di trasporti funzionale, moderno e sostenibile nelle regioni del Mezzogiorno d'Italia

Roma, 11 maggio 2005

Potenziare il sistema delle infrastrutture nelle regioni del Sud Italia significa garantire spostamenti più veloci e più sicuri sul territorio, attraverso la realizzazione di nuovi collegamenti e il rafforzamento di connessioni esistenti, ma soprattutto migliorare le condizioni di contesto necessarie ad incrementare lo sviluppo socioeconomico, la competitività, la produttività e la qualità della vita nelle aree del Meridione. In questo disegno strategico si inquadra il **Programma Operativo Nazionale (PON) Trasporti 2000-2006**, che intende dotare di un moderno sistema integrato di trasporti le Regioni che rientrano nell'Obiettivo 1 del Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000-2006 dell'Unione Europea, vale a dire **Campania, Calabria, Puglia, Basilicata, Sicilia e Sardegna**. Parola chiave nelle scelte del PON Trasporti è **"integrazione"** tra la politica nazionale e regionale dei trasporti e quella europea; tra le strategie della mobilità e lo sviluppo territoriale; tra i diversi tipi di infrastrutture e le diverse modalità di trasporto; tra le infrastrutture e i servizi per il trasporto multimodale.

La dotazione finanziaria del PON Trasporti ammonta a **4.520 milioni di euro**, di cui 4.280 milioni di euro derivano dallo stanziamento iniziale, fissato all'approvazione del Programma da parte della Commissione Europea; mentre 240 milioni di euro sono risorse aggiuntive acquisite dal Programma in seguito alla attribuzione di ulteriori fondi (il cosiddetto meccanismo di **"premierità"**). Il cofinanziamento comunitario, a valere sul Fondo strutturale Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR), è di 1.905 milioni di euro, mentre la restante quota nazionale è finanziata dal Fondo di Rotazione previsto dalla legge 183/87 e dalle leggi di settore. E' quanto emerso dal **convegno "PON Trasporti 2000-2006 – Strategia della Mobilità e Sviluppo del Territorio"**, svoltosi oggi, presso la Sala Conferenze dell'Autorità Garante per la Protezione dei Dati Personali, in piazza di Montecitorio a Roma, concluso dall'intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **on. Pietro Lunardi**.

• Obiettivi, aspetti gestionali e soggetti coinvolti

Il PON Trasporti, che interessa le diverse categorie di infrastrutture per la mobilità (strade, autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, interporti), raggruppa i progetti finanziati in tipologie omogenee di intervento, avendo come obiettivi fondamentali:

- lo sviluppo del sistema a rete delle principali direttrici di collegamento del Mezzogiorno, adeguando e migliorando la rete ferroviaria e stradale, le attrezzature per la sicurezza marittima e le infrastrutture di supporto alla navigazione aerea, e incentivando l'innovazione tecnologica;
- il potenziamento delle relazioni tra le aree locali e le direttrici principali, rafforzando le connessioni di ferrovie e strade con le infrastrutture nodali, realizzando o adeguando i servizi di trasporto passeggeri per il collegamento tra le aree metropolitane e le reti transeuropee;
- lo sviluppo dei nodi di trasporto, riqualificando e potenziando le infrastrutture portuali, quelle aeroportuali e i terminali a servizio dell'intermodalità delle merci.

Responsabile dell'attuazione del PON Trasporti 2000-2006 è il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, tramite la Direzione generale per la programmazione ed i programmi europei del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali.

Il Programma coinvolge nella progettazione e nella realizzazione degli interventi gli Enti e le strutture competenti per ciascuna modalità di trasporto a livello nazionale, costituite da:

- RFI S.p.A. e FS Holding per le infrastrutture ferroviarie;
- ANAS S.p.A. per le infrastrutture stradali;
- ENAC per le infrastrutture aeroportuali;
- ENAV S.p.A. per le infrastrutture connesse alla sicurezza della navigazione aerea;

PON
trasporti
2000-2006





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO,
IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI
DIREZIONE GENERALE PER LA PROGRAMMAZIONE E
I PROGRAMMI EUROPEI



- 4 Direzioni Generali del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le infrastrutture portuali e interportuali, per le ferrovie metropolitane e per i sistemi di trasporto "intelligente" ITS (Intelligent Transport Systems).

● L'avanzamento del Programma

Va premesso che il PON Trasporti, così come gli altri programmi europei, ottiene le proprie risorse finanziarie tramite il meccanismo della rendicontazione, ovvero a fronte di spese già sostenute. Al 31 marzo 2005 sono state certificate e rendicontate spese per 1.205 milioni di Euro, corrispondenti al 27% del totale disponibile. Di tale importo sono già stati approvati al pagamento dalla Commissione Europea 750 milioni di Euro, mentre la parte rimanente è in istruttoria. Il PON Trasporti, recuperato l'iniziale ritardo di oltre un anno nella sottoscrizione rispetto agli altri programmi del QCS, sta procedendo nel pieno rispetto del piano finanziario, avendo ottemperato all'avanzamento richiesto per evitare il disimpegno dei fondi. Anche le prospettive a breve sono positive, in quanto sono in corso di istruttoria presso la Commissione per approvazione progetti che presentano spese già sostenute per ulteriori 700 milioni di Euro. Infine, il PON Trasporti ha già conseguito il completamento di ben 24 interventi, di cui 1 di RFI, 3 di ENAV, 6 del Demanio marittimo e 14 di ENAC, risultato questo che dimostra la concretezza del Programma stesso.

● Il Programma quale occasione di sviluppo del territorio

"Il PON Trasporti – afferma l'architetto Gaetano Fontana, Capo del Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi generali – è stato concepito e sviluppato in coerenza con le buone pratiche di trasformazione territoriale. Il disegno delle reti infrastrutturali, infatti, non può essere assunto quale accumulo di opere, subordinato alle tendenze spontanee ed avulso dalle esigenze complessive del territorio, ma va necessariamente relazionato ai caratteri identitari dei luoghi attraversati, alle attese ed alle aspirazioni delle società locali ad una vita migliore. I sistemi a rete della mobilità si interfacciano con quelli della direzionalità, dei servizi e della produzione, e si intrecciano con quelli ambientali, del tempo libero e della cultura. E' l'interconnessione di tali sistemi che determina il sostegno all'organizzazione morfologica e funzionale del territorio. Le reti infrastrutturali presentano l'opportunità tipica, se concepite come attivatori di contesto, di divenire occasione per stimolare ed integrare la concomitanza di altre iniziative pubbliche e private. Questo approccio non nega i problemi tecnici posti dalla realizzazione di un'infrastruttura, ma apre ad un dialogo tra gli attori che modelli i contenuti del progetto, fungendo da garanzia reale della sua fattibilità e realizzabilità".

● La "qualità" degli interventi

La Commissione Europea richiede che le opere da ammettere al finanziamento siano oggetto di una selezione particolarmente accurata.

"Ogni intervento significativo, con costo superiore ai 50 milioni di euro, è presentato alla Commissione Europea – spiega l'ingegnere Pietroantonio Isola, Direttore generale per la programmazione e i programmi europei – accompagnato da uno studio di inquadramento generale (la cosiddetta Scheda Grandi Progetti) nel quale ne vengono evidenziati gli aspetti tecnici, funzionali e finanziari, il rispetto della normativa comunitaria in termini di mercato e tutela ambientale, nonché i benefici di natura socio-economica indotti dalla realizzazione dello stesso: solo se tutti questi requisiti sono rispettati l'opera è confermata nel Programma ed ottiene il cofinanziamento dalla Commissione. Quindi il PON Trasporti permette la realizzazione di infrastrutture che non solo abbiano superato positivamente le analisi di fattibilità ed i prescritti iter approvativi, ma anche che si dimostrino capaci di produrre le più efficaci ricadute in termini di sviluppo del territorio".

● Esigenze nazionali ed esigenze locali

"L'esigenza di sviluppo del territorio – prosegue Isola - richiede di disegnare sistemi infrastrutturali capaci di assicurare al tempo stesso il supporto alle attività locali e la capacità di scambio del Mezzogiorno con il resto dell'Europa. Non a caso il nostro Programma riguarda tutte le modalità di trasporti per creare una rete di infrastrutture che possa sviluppare al meglio l'intera area delle regioni Obiettivo 1".

In questo contesto il partenariato riveste "un ruolo moderno" – aggiunge il Direttore generale – "perché sottende un rapporto di collaborazione fra lo Stato e le Regioni nel definire le politiche territoriali. Nell'ambito del PON Trasporti i Comitati di sorveglianza assicurano un continuo dialogo con le Regioni, prezioso in quanto propedeutico alla condivisione delle linee di pianificazione e poi di programmazione degli interventi infrastrutturali nelle singole Regioni in sintonia con le esigenze delle reti nazionali ed alla successiva codifica a livello istituzionale

PON
trasporti
2000-2006





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER IL COORDINAMENTO DELLO SVILUPPO DEL TERRITORIO,
IL PERSONALE ED I SERVIZI GENERALI
DIREZIONE GENERALE PER LA PROGRAMMAZIONE E
I PROGRAMMI EUROPEI



con strumenti come gli Accordi di Programma Quadro. Mi sento di poter affermare che un'opera ben concepita riesce a ottenere una doppia valenza: sia di natura nazionale che di natura locale”.

● Sicurezza dell'utente

“Obiettivo prioritario del Programma è costituito dall'innalzamento degli standard di operatività e qualità del servizio offerto dalla rete di trasporti, con particolare attenzione alla sicurezza. Il Programma – spiega sempre l'ing. Isola – dedica una particolare attenzione al potenziamento dei livelli di sicurezza dei trasporti nel Sud a scala di reti intere. In tale ottica assumono particolare rilevanza il piano degli interventi dell'ENAV, che riguarda il potenziamento e l'ammodernamento delle attrezzature di controllo del volo in tutti i principali aeroporti meridionali, nonché il progetto VTS – Vessel Traffic System – di cui il PON Trasporti finanzia l'applicazione all'intera area meridionale, sistema che per le caratteristiche di innovazione tecnologica permetterà sia il controllo di tutti i movimenti marittimi, che nuove potenzialità di sviluppo logistico dei porti meridionali. Né vorrei dimenticare che una quota rilevante dei progetti ferroviari del PON è dedicata al miglioramento delle condizioni di esercizio e di sicurezza, tramite l'installazione sulle linee esistenti di impianti di moderna tecnologia”.

● Tutela dell'ambiente

“E' noto come la Commissione Europea – continua l'ing. Isola - sia particolarmente esigente per quanto riguarda il rispetto dell'ambiente. I nostri progetti sono accompagnati dalla validazione di ottemperanza alle più recenti e stringenti normative europee in materia di rispetto ambientale, costituita dalla certificazione NATURA 2000 che viene rilasciata dal Ministero dell'Ambiente. Questa certificazione sta a dimostrare che tutte le opere che realizziamo sono correttamente concepite dal punto di vista ambientale in termini di tutela delle condizioni ambientali preesistenti. L'infrastruttura non può essere progettata senza prestare la massima attenzione a quelli che sono gli aspetti di sostenibilità ambientale. Per fare un esempio, la citata certificazione NATURA 2000 garantisce che la realizzazione di una nuova infrastruttura non abbia impatto sui siti sensibili da un punto di vista ambientale così come viene determinato dalla normativa europea. Questo approccio garantisce che la costruzione di una infrastruttura non arrechi impatti negativi proprio a quelle risorse paesaggistiche ed ambientali che rappresentano una delle ricchezze principali del Sud, ricchezze che il PON Trasporti intende rendere più accessibili, salvaguardandone la preziosa integrità”.

● La comunicazione come “trasparenza amministrativa”

Anche la comunicazione gioca un ruolo importante, soprattutto nell'ottica della trasparenza amministrativa: “E' importante e necessario - conclude l'ingegnere Isola – che le amministrazioni pubbliche comunichino con i cittadini e spieghino loro le azioni che hanno in programma e quelle che stanno realizzando. Nel caso di un'opera pubblica, il consenso del cittadino va acquisito attraverso l'informazione che permetta allo stesso di apprezzare i benefici derivanti dalla costruzione dell'opera e di dividerne il processo realizzativo, sopportando, ad esempio, i disagi derivanti dai cantieri di costruzione. Ritengo che in un campo essenziale per la vita di tutti i giorni, quale quello dei sistemi di trasporto, sia indispensabile che il cittadino conosca lo stato dei programmi in corso a livello nazionale e locale. D'altra parte la trasparenza dell'azione dell'amministrazione nei confronti del cittadino è esigenza fortemente sentita dalla Commissione Europea che ha richiesto un esteso piano di comunicazione sul Programma nel Complemento di programmazione”.

PON TRASPORTI 2000-2006
UFFICIO STAMPA
E RELAZIONI MEDIA
Renzi & Partners
Piazza Capranica, 95
00186 ROMA

Alessio Gallicola
Tel 06 681012.1 (centralino)
Tel 06 68101223
Fax 06 68892735
Cell 335 8495261
a.gallicola@renzipartners.com

Alfredo Cardone
Tel 06 692036.1 (centralino)
Tel 06 69203626
Fax 06 69941430
Cell 349 1752651
a.cardone@renzipartners.com

PON
trasporti
2000-2006

