

**Relazioni di attuazione annuali per l'obiettivo Investimenti a favore della crescita e
dell'occupazione
PARTE A**

INDIVIDUAZIONE DELLA RELAZIONE DI ATTUAZIONE ANNUALE/FINALE

| | |
|--|---------------------------|
| CCI | CCI |
| Titolo | PON Infrastrutture e Reti |
| Versione | 2018.0 |
| Data di approvazione della relazione da parte del comitato di sorveglianza | 20-giu-2019 |

| | |
|---|-----------|
| INDIVIDUAZIONE DELLA RELAZIONE DI ATTUAZIONE ANNUALE/FINALE..... | 1 |
| 2. PANORAMICA DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO (articolo 50, paragrafo 2, e articolo 111, paragrafo 3, lettera a), del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 4 |
| 2.1. Informazioni chiave sull'attuazione del programma operativo per l'anno considerato, incluse informazioni sugli strumenti finanziari, con riferimento ai dati finanziari e a quelli relativi agli indicatori..... | 4 |
| 3. ATTUAZIONE DELL'ASSE PRIORITARIO (articolo 50, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013)... | 6 |
| 3.1. Panoramica dell'attuazione..... | 6 |
| 3.2. Indicatori comuni e specifici per programma (articolo 50, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 8 |
| Tabella 3A: Indicatori di output comuni e specifici del programma per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario, priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FESR - I / 7a..... | 8 |
| Tabella 3A: Indicatori di output comuni e specifici del programma per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario, priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FESR - II / 7b..... | 12 |
| Tabella 3A: Indicatori di output comuni e specifici del programma per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario, priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FESR - II / 7c..... | 14 |
| Tabella 3A: Indicatori di output comuni e specifici del programma per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario, priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FESR - III..... | 19 |
| Tabella 1: Indicatori di risultato per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario e obiettivo specifico); si applica anche all'asse prioritario assistenza tecnica - III / 3..... | 21 |
| Tabella 3B: Numero delle imprese finanziate dal programma operativo al netto del sostegno multiplo assegnato alle stesse imprese..... | 22 |
| Tabella 5: Informazioni sui target intermedi e finali definiti nel quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione..... | 23 |
| 3.4 Dati finanziari (articolo 50, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 25 |
| Tabella 6: Informazioni finanziarie a livello di asse prioritario e di programma..... | 25 |
| Tabella 7: Ripartizione dei dati finanziari cumulativi per categoria di intervento per il FESR, il FSE e il Fondo di coesione (articolo 112, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013 e articolo 5 del regolamento (UE) n. 1304/2013)..... | 26 |
| Tabella 8: Utilizzo del finanziamento incrociato..... | 27 |
| Tabella 9: Costo delle operazioni attuate al di fuori dell'area del programma (FESR e Fondo di coesione nell'ambito dell'obiettivo Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione)..... | 28 |
| Tabella 10: Spese sostenute al di fuori dell'Unione (FSE)..... | 29 |
| 4. SINTESI DELLE VALUTAZIONI..... | 30 |
| 6 ASPETTI CHE INCIDONO SUI RISULTATI DEL PROGRAMMA E MISURE ADOTTATE (articolo 50, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 37 |
| 7. SINTESI PER IL CITTADINO..... | 40 |
| 8. RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI..... | 41 |
| 9. Opzionale per la relazione da presentare nel 2016, non applicabile ad altre relazioni schematiche: AZIONI ATTUATE PER OTTEMPERARE A CONDIZIONALITÀ EX ANTE..... | 42 |
| 10. PROGRESSI COMPIUTI NELLA PREPARAZIONE E NELL'ATTUAZIONE DI GRANDI PROGETTI E DI PIANI D'AZIONE COMUNI (articolo 101, lettera h), e articolo 111, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 44 |
| 10.1. Grandi progetti..... | 44 |
| 10.2. Piani d'azione comuni..... | 49 |
| 11. VALUTAZIONE DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO (articolo 50, paragrafo 4, e articolo 111, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 52 |
| 11.1. Informazioni nella parte A e conseguimento degli obiettivi del programma (articolo 50, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 52 |
| 11.2. Azioni specifiche adottate per promuovere la parità fra uomini e donne e prevenire la discriminazione, in particolare l'accessibilità per le persone con disabilità, e i dispositivi attuati per garantire l'integrazione della prospettiva di genere nei programmi operativi e nelle operazioni (articolo 50, paragrafo 4, e articolo 111, paragrafo 4, secondo comma, lettera e), del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 55 |
| 11.3. Sviluppo sostenibile (articolo 50, paragrafo 4, e articolo 111, paragrafo 4, secondo comma, lettera f), del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 56 |

| | | |
|------------|---|-----------|
| 11.4. | Rendicontazione sul sostegno utilizzato per gli obiettivi connessi ai cambiamenti climatici (articolo 50, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1303/2013) | 56 |
| 11.5. | Ruolo dei partner nell'attuazione del programma | 58 |
| 12. | INFORMAZIONI OBBLIGATORIE E VALUTAZIONE IN CONFORMITÀ ALL'ARTICOLO 111, PARAGRAFO 4, PRIMO COMMA, LETTERE A) e B), DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013 | 59 |
| 12.1. | Progressi nell'attuazione del piano di valutazione e seguito dato alle risultanze delle valutazioni | 59 |
| 12.2. | Risultati delle misure di informazione e pubblicità dei fondi attuate nel quadro della strategia di comunicazione | 69 |
| 13. | AZIONI ATTUATE PER OTTEMPERARE A CONDIZIONALITÀ EX ANTE (articolo 50, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1303/2013) (Può essere incluso nella relazione da presentare nel 2016 (cfr. il precedente punto 9). Richiesto nella relazione da presentare nel 2017) Opzione: relazione sullo stato dei lavori..... | 71 |
| 14. | INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI CHE POSSONO ESSERE AGGIUNTE, A SECONDA DEL CONTENUTO E DEGLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA OPERATIVO (articolo 111, paragrafo 4, secondo comma, lettere a), b), c), d), g) e h), del regolamento (UE) n. 1303/2013)..... | 72 |
| 14.1. | Progressi compiuti nell'attuazione dell'approccio integrato allo sviluppo territoriale, incluso lo sviluppo delle regioni che affrontano sfide demografiche e svantaggi naturali o permanenti, lo sviluppo urbano sostenibile e lo sviluppo locale di tipo partecipativo nell'ambito del programma operativo | 72 |
| 14.2. | Progressi compiuti nell'attuazione di azioni intese a rafforzare la capacità delle autorità degli Stati membri e dei beneficiari di gestire e utilizzare i Fondi..... | 72 |
| 14.3. | Progressi compiuti nell'attuazione di eventuali misure interregionali e transnazionali..... | 73 |
| 14.4. | Se del caso, il contributo alle strategie macroregionali e relative ai bacini marittimi | 73 |
| | <i>EUSAIR</i> | 75 |
| 14.5. | Progressi compiuti nell'attuazione delle misure in materia di innovazione sociale, se del caso | 77 |
| 14.6. | Progressi compiuti nell'esecuzione di misure intese a rispondere ai bisogni specifici delle aree geografiche particolarmente colpite dalla povertà o dei gruppi destinatari a più alto rischio di povertà, discriminazione o esclusione sociale, con particolare riguardo per le comunità emarginate e le persone con disabilità, i disoccupati di lungo periodo e i giovani non occupati, comprese, se del caso, le risorse finanziarie utilizzate | 77 |
| 15. | INFORMAZIONI FINANZIARIE A LIVELLO DI ASSE PRIORITARIO E DI PROGRAMMA (articolo 21, paragrafo 2, e articolo 22, paragrafo 7, del regolamento (UE) n. 1303/2013) | 78 |
| 16. | CRESCITA INTELLIGENTE, SOSTENIBILE E INCLUSIVA (opzione relazione sullo stato di attuazione)..... | 79 |
| 17. | ASPETTI CHE INCIDONO SUI RISULTATI DEL PROGRAMMA E MISURE ADOTTATE — QUADRO DI RIFERIMENTO DELL'EFFICACIA DELL'ATTUAZIONE (articolo 50, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013) | 81 |
| | Documenti | 82 |
| | Risultati di convalida più recenti | 83 |

2. PANORAMICA DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO (ARTICOLO 50, PARAGRAFO 2, E ARTICOLO 111, PARAGRAFO 3, LETTERA A), DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013)

2.1. Informazioni chiave sull'attuazione del programma operativo per l'anno considerato, incluse informazioni sugli strumenti finanziari, con riferimento ai dati finanziari e a quelli relativi agli indicatori.

A fronte dei cambiamenti registrati nello scenario di riferimento, sia sotto il punto di vista normativo che programmatico in cui si inquadra il Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014 2020 (di seguito anche PON o Programma), nel mese di febbraio 2018 si è concluso, con l'adozione della Decisione di esecuzione C(2018) 1144 del 21 febbraio 2018, il processo di revisione del Programma avviato nel corso del 2017.

Nell'ambito del PON, all'interno della Divisione 2 - Programmi operativi nazionali in materia di infrastrutture e trasporti - e Divisione 6 - Autorità di Pagamento ai sensi dei regolamenti comunitari, nel mese di aprile 2018 sono state designate, in qualità di Dirigenti ad interim, rispettivamente l'Autorità di Gestione - con Decreto prot.14 del 19.04.2018, responsabile delle funzioni di gestione e controllo del PON, e l'Autorità di Certificazione - con Decreto prot. 18 del 30.04.2018 - responsabile delle operazioni per la certificazione delle spese alla Commissione. Quanto allo stato di attuazione del PON, nel corso del 2018, con presa d'atto prot. n. 2710 del 19.02.2018, risultano ammessi a finanziamento 63 interventi, di cui 6 interventi relativi alle ALI ammessi a finanziamento nelle more della conclusione dell'iter di concertazione previsto con l'istituzione delle ALI, per un importo complessivo pari a circa 1.481 Mld€ per cui risulta impegnato circa l'80% delle risorse rispetto alla dotazione finanziaria. Tra gli interventi selezionati (al netto dei 6 interventi ALI non ancora licenziati dal TCC) risultano 9 Grandi Progetti, per un ammontare complessivo di 935 Mln €, e 48 interventi (non Grandi progetti) per un ammontare pari a 385 Mln€: il 90% risulta in esecuzione e/o è già operativo. Inoltre, in considerazione delle risorse ancora disponibili (circa 20%), è stato dato avvio ad una ulteriore fase di raccolta di candidature, attraverso interlocuzioni bilaterali con i beneficiari.

Relativamente all'avanzamento finanziario è da segnalare il pieno raggiungimento target di spesa N+3, a fronte di una spesa prevista pari a 291 Mln€ sono state certificate alla CE spese per un ammontare complessivo di circa 298 Mln€.

Nel dettaglio, sull'Asse I sono stati ammessi a finanziamento 25 interventi per un importo pari a 1.048,27 Mln€ a fronte di una disponibilità finanziaria pari a 1.154,90 Mln€, con una capacità di impegno del 91% delle risorse dell'Asse; sull'Asse II risultano ammessi a finanziamento 23 interventi per un importo pari a 399 Mln € a fronte di una disponibilità finanziaria pari a 624,24 Mln€, ovvero il 64% delle risorse dell'Asse; sull'Asse III, risultano ammessi a finanziamento 15 interventi per un importo pari a 33,18 Mln€ a fronte di una dotazione finanziaria pari a 64,5 Mln€, ovvero il 51% delle risorse disponibili sull'Asse.

Con riguardo ai Grandi Progetti, si segnala la conclusione delle procedure di notifica alla Commissione Europea di quelli di completamento, relativamente ai nuovi Grandi Progetti sono proseguite le attività finalizzate al finanziamento dei seguenti progetti a titolarità di RFI: 2 lotti della "Direttrice Napoli-Bari" e 1 lotto della "Direttrice Palermo-Messina-Cancello".

Relativamente alle Aree Logistiche Integrate (ALI) nel febbraio 2018 è stato formalmente costituito, con decreto ministeriale n. 36 del 9 febbraio 2018, il Tavolo Centrale delle ALI, che ha consentito la convocazione, il 12 luglio 2018 a Roma, del Tavolo Centrale di Coordinamento (TCC): il TCC si compone dei rappresentanti dei Ministeri, delle Regioni, delle Autorità di Gestione dei Programmi Operativi, di RFI, di ANAS e delle Autorità di Sistema Portuale, quest'ultime coadiuvate dall'Agenzia per la Coesione Territoriale. Nel mese di novembre 2018 si è conclusa la procedura scritta per l'approvazione della metodologia di lavoro identificata e del relativo percorso attuativo, a valle della quale sono state ricevute 29 candidature. A dicembre 2018 è stata conclusa la fase dell'istruttoria propria delle ALI Sistema Pugliese Lucano e Quadrante Occidentale della Sicilia e successivamente sono state chiuse le istruttorie per ALI Sicilia orientale e Campania, i cui interventi sono stati istruiti nel corso del 2019. Ulteriore risultato conseguito riguarda il Sistema informativo: a seguito dell'*Audit of Performance Data Reliability* effettuato dalla CE nel mese di novembre 2018 presso la sede del MIT, è stato rilasciato un parere positivo – (Categoria 2 – Funziona ma sono necessari miglioramenti) sul funzionamento del Sistema di gestione e controllo (rispetto ai requisiti verificati) seguito da raccomandazioni che hanno consentito all'Autorità di Gestione di adottare azioni correttive e perfezionare le procedure e gli strumenti già in essere a garanzia dell'affidabilità dei dati di attuazione del Programma.

Il sistema informativo risulta essere pienamente funzionante consentendo di gestire l'intero ciclo di vita dei progetti e la gestione dell'insieme delle procedure sottese ai singoli processi amministrativi. Contestualmente l'Amministrazione ha lavorato efficacemente alla fase II del Piano di Rafforzamento Amministrativo elaborando nel febbraio 2018 il documento programmatico relativo agli interventi di rafforzamento.

Infine, in linea con la messa a regime del Programma, un rilevante impulso è stato registrato dalle attività di Comunicazione e Media di seguito sintetizzate:

- eventi: azione di sensibilizzazione “Il Sud #InRete con l'Europa: racconta con i tuoi occhi”, avviata nel mese di aprile e conclusasi il 18 luglio 2018; ForumPA (Roma, 22-24 maggio 2018); Festival “Porte aperte all'innovazione - La politica di coesione per lo sviluppo del Sud” (Palermo 14/15 Novembre 2018); CdS Palermo 17/18 Dicembre 2018;
- campagna media su carta stampata sulle principali testate giornalistiche delle regioni coinvolte nel Contest e campagna on-line sul sito Repubblica.it. per la durata del concorso (18 giugno 2018-18 Luglio 2018) e in occasione dell'evento informativo annuale (14-15 Novembre 2018);
- pubblicazioni e materiali di supporto: 1 video sulla Strategia di comunicazione del PO; 9 Video Infografiche; 4 Infografiche statiche; 2 video montaggi di rendicontazione dell'azione di sensibilizzazione.

3. ATTUAZIONE DELL'ASSE PRIORITARIO (ARTICOLO 50, PARAGRAFO 2, DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013)

3.1. Panoramica dell'attuazione

| ID | Asse prioritario | Informazioni chiave sull'attuazione dell'asse prioritario con riferimento a sviluppi chiave, a problemi significativi e alle azioni adottate per affrontarli |
|----|---|---|
| I | Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T | <p>Di seguito si riporta l'elenco delle operazioni ammesse a finanziamento a valere sull'ASSE I, al 31.12.2018, articolate per Linea di Azione (LdA):</p> <ul style="list-style-type: none"> • LdA I.1.1 (cat. di operazione 024): ammessi 13 interventi ferroviari rete “core” per ca 798,71 Mln€ di cui 5 Grandi Progetti (GP) a fronte della dotazione da programma di 885 mln€; • LdA I.1.2 (cat. di operazione 025): ammessi 4 interventi di adduzione alla rete “core” per ca 195,74 Mln€ di cui 3 GP in esubero rispetto alla dotazione prevista per tale linea d'azione dal PO di 178 Mln €. <p>Tale discrasia, ovvero l'importo di interventi selezionati maggiore della dotazione LdA, si è determinata a seguito della ri-categorizzazione di alcuni interventi di completamento, ritenuti core in sede di stesura del Programma e di definizione del budget della LdA I.1.2, ma di fatto localizzati sulla rete comprensive.</p> <ul style="list-style-type: none"> • LdA I.2.1 (cat. di operazione 044): ammessi 8 interventi per ca 53,86 Mln€ a fronte di una dotazione finanziaria pari a 92 Mln€ per la realizzazione di tecnologie Air Traffic Management. Risulta in corso di istruttoria il progetto “4 Flight-ACC Brindisi WP 2” per un importo di circa 20 Mln€ inerente il beneficiario ENAV pertanto, sulla Linea di Azione I.2., vi è un residuo finanziario pari a ca.18,2 Mln€. <p>Si riscontra, inoltre, rispetto ai progetti ammessi che circa il 90% risultano avviati ovvero in corso di esecuzione e/o già operativi.</p> |
| II | Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile | <p>Di seguito si riportano le operazioni ammesse al 31.12.2018 a valere sull'ASSE II per LdA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LdA II.1.1 (cat. di operazione 039): ammessi 5 interventi per ca 78,68 Mln€ a fronte di una dotazione finanziaria pari a 292 mln€; • LdA II.1.2 (cat. di operazione 035): ammessi 3 interventi per ca 105,12 Mln€ a fronte di una dotazione finanziaria pari a 211 mln€; |

| | | |
|-----|--------------------|---|
| ID | Asse prioritario | <p>Informazioni chiave sull'attuazione dell'asse prioritario con riferimento a sviluppi chiave, a problemi significativi e alle azioni adottate per affrontarli</p> |
| | | <ul style="list-style-type: none"> • LdA II.1.3 (cat. di operazione 044): ammessi 6 interventi per ca 23,88 Mln€ a fronte di una dotazione finanziaria pari a 84 mln€; • LdA II.2.2 (cat. di operazione 044) : ammessi 3 interventi per ca 30,83 Mln€ a fronte di una dotazione finanziaria pari a 36 mln€. <p>I dati relativi all'ASSE II sono al netto degli importi dei progetti ALI – 161.325.663,19 – inseriti con riserva a decreto e non monitorati ma in attesa di valutazione finale da parte del TCC.</p> |
| III | Assistenza Tecnica | <p>A valere sull'ASSE III sono stati ammessi a finanziamento nuovi interventi. Sono infatti stati attivati due servizi per un totale complessivo di 15 interventi pari a ca 33 Mln€:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LdA III.1.1 (cat. di operazione 121): ammessi 9 interventi per ca 20,1 Mln€; • LdA III.1.2 (cat. di operazione 121): ammesso 1 intervento per ca 0,5 Mln€; • LdA III.1.3 (cat. di operazione 121): ammesso 1 intervento per ca 0,035 Mln€; • LdA III.1.4 (cat. di operazione 122 e 123): ammessi 4 interventi per ca 12,3 Mln€. <p>Con la presa d'atto Prot. N.2170 del 19.02.2018 è stato formalmente ammesso a finanziamento sulla LdA III.1.1, il servizio “Collaborazioni a diretto supporto delle Autorità di Gestione e di Certificazione del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020” per € 1.500.000,00 e, sulla linea III.1.2., il “Supporto al PRA del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020” per € 460,32.</p> |

3.2. Indicatori comuni e specifici per programma (articolo 50, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013)

Assi prioritari diversi dall'assistenza tecnica

| | |
|-------------------------|--|
| Asse prioritario | I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T |
| Priorità d'investimento | 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T |

Tabella 3A: Indicatori di output comuni e specifici del programma per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario, priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FESR - I / 7a

| (1) | ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore obiettivo (2023) totale | Valore obiettivo (2023) uomini | Valore obiettivo (2023) donne | 2018 Totale | 2018 Uomini | 2018 Donne | Osservazioni |
|-----|-------|--|-----------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------|------------|--|
| F | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | km | Meno sviluppate | 240,00 | | | 101,00 | 0,00 | 0,00 | In merito al valore realizzato al 31.12.2018, il dato è riferito a tre interventi derivanti dalla programmazione 2007-2013: Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello, Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria e Nodo ferroviario di Palermo : tratta La Malfa/EMS Carini attualmente in corso di esecuzione. |
| S | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | km | Meno sviluppate | 240,00 | | | 234,91 | 0,00 | 0,00 | Al 31.12.2018 sono stati selezionati 10 interventi che contribuiscono a realizzare 234,91 km di ferrovie. |
| F | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | km | Meno sviluppate | 240,00 | | | 101,00 | 0,00 | 0,00 | In merito al valore realizzato al 31.12.2018, il dato è riferito a tre interventi derivanti dalla programmazione 2007-2013: Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello, Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria e Nodo ferroviario di Palermo : tratta La Malfa/EMS Carini attualmente in corso di esecuzione. |
| S | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | km | Meno sviluppate | 240,00 | | | 234,61 | 0,00 | 0,00 | Al 31.12.2018 sono stati selezionati 10 interventi che contribuiscono a realizzare 234,61 km di ferrovie. |
| F | 1.1-2 | Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari) | Numero | Meno sviluppate | 50,00 | | | 13,00 | 0,00 | 0,00 | Il valore realizzato al 31.12.2018 è riferito a tre interventi con fase di esecuzione lavori completata (Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: Costruzione della nuova SSE a Vibo Pizzo e potenziamento SSE Sambiasi e Gallico, Adeguamento linea ferroviaria tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria: realizzazione a Reggio Calabria del DCO e SCC Messina – Siracusa) e 1 intervento in corso di esecuzione (Potenziamento tecnologico del Nodo di Napoli) |
| S | 1.1-2 | Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari) | Numero | Meno sviluppate | 50,00 | | | 39,00 | 0,00 | 0,00 | Risultano selezionati 8 interventi che contribuiscono a realizzare 39 impianti. |
| F | 1.113 | Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici | km | Meno sviluppate | 36,70 | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | Non risultano realizzazioni fisiche conseguite riferite a tale indicatore. |
| S | 1.113 | Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici | km | Meno sviluppate | 36,70 | | | 0,00 | 0,00 | 0,00 | Non risultano realizzazioni fisiche conseguite riferite a tale indicatore. |
| F | 1.2-1 | Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali) | Numero | Meno sviluppate | 1,00 | | | 1,00 | 0,00 | 0,00 | Il valore realizzato al 31.12.2018 è riferito all'intervento Toll Deconflicting - Brindisi ACC, la cui esecuzione lavori risulta conclusa. |

| (1) | ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore obiettivo (2023) totale | Valore obiettivo (2023) uomini | Valore obiettivo (2023) donne | 2018 Totale | 2018 Uomini | 2018 Donne | Osservazioni |
|-----|-------|---|-----------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------|------------|--|
| S | 1.2-1 | Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali) | Numero | Meno sviluppate | 1,00 | | | 8,00 | 0,00 | 0,00 | Al 31.12.2018 risultano selezionati 8 interventi che contribuiscono a tale indicatore. |

(1) S=Operazioni selezionate, F=Operazioni completamente attuate

| (1) | ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Uomini | 2017 Donne | 2016 Totale | 2016 Uomini | 2016 Donne | 2015 Totale | 2015 Uomini | 2015 Donne |
|-----|-------|--|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|
| F | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | 83,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | 83,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 1.1-2 | Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari) | 4,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 1.1-2 | Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari) | 12,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 1.113 | Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 1.113 | Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 1.2-1 | Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 1.2-1 | Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| (1) | ID | Indicatore | 2014 Totale | 2014 Uomini | 2014 Donne |
|-----|-------|--|-------------|-------------|------------|
| F | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 1.1-2 | Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 1.1-2 | Impianti e sistemi tecnologici (ferroviari) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 1.113 | Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 1.113 | Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 1.2-1 | Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 1.2-1 | Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| | |
|-------------------------|--|
| Asse prioritario | I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T |
| Priorità d'investimento | 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T |
| Obiettivo specifico | 1.1 - Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (Cfr. R.A. 7.1) |

Tabella 1: Indicatori di risultato per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario e obiettivo specifico); si applica anche all'asse prioritario assistenza tecnica

| ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore di base | Anno di riferimento | Valore obiettivo 2023 | 2018 Totale | 2018 Qualitativo | Osservazioni |
|-------|---|-------------------------|----------------------|----------------|---------------------|-----------------------|-------------|------------------|---|
| 1.1-1 | Capacità potenziale treni/giorno (Napoli-Bari) | Treni/giorno | Meno sviluppate | 80,00 | 2012 | 200,00 | | | Il dato verrà quantificato a seguito della realizzazione degli interventi, in quanto l'evoluzione dell'indicatore è significativamente influenzata dal completamento delle progettualità finanziate a valere sul Programma. |
| 1.1-2 | Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari) | Minuti | Meno sviluppate | 237,00 | 2012 | 222,00 | | | Il dato verrà quantificato a seguito della realizzazione degli interventi, in quanto l'evoluzione dell'indicatore è significativamente influenzata dal completamento delle progettualità finanziate a valere sul Programma. |
| 1.1-3 | Capacità potenziale treni/giorno (Catania-Palermo) | Treni/giorno | Meno sviluppate | 80,00 | 2012 | 200,00 | | | Il dato verrà quantificato a seguito della realizzazione degli interventi, in quanto l'evoluzione dell'indicatore è significativamente influenzata dal completamento delle progettualità finanziate a valere sul Programma. |
| 1.1-4 | Tempi effettivi di percorrenza (Catania-Palermo) | Minuti | Meno sviluppate | 172,00 | 2012 | 163,50 | | | Il dato verrà quantificato a seguito della realizzazione degli interventi, in quanto l'evoluzione dell'indicatore è significativamente influenzata dal completamento delle progettualità finanziate a valere sul Programma. |
| 1.1-5 | Indice del traffico merci su ferrovia (Merci in ingresso ed in uscita per ferrovia - tonnellate per cento abitanti) | Rapporto T/100 abitanti | Meno sviluppate | 11,80 | 2010 | 23,60 | | | Per tale indicatore non sono disponibili aggiornamenti da parte del Sistema Statistico nazionale. |
| OT7-1 | Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale | Teq CO2/1000 | Meno sviluppate | 24.430,00 | 2010 | 21.254,00 | | | L'ultima rilevazione disponibile si riferisce all'annualità del 2015 |

| ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Qualitativo | 2016 Totale | 2016 Qualitativo | 2015 Totale | 2015 Qualitativo | 2014 Totale | 2014 Qualitativo |
|-------|---|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|
| 1.1-1 | Capacità potenziale treni/giorno (Napoli-Bari) | | | | | | | | |
| 1.1-2 | Tempi effettivi di percorrenza (Napoli-Bari) | | | | | | | | |
| 1.1-3 | Capacità potenziale treni/giorno (Catania-Palermo) | | | | | | | | |
| 1.1-4 | Tempi effettivi di percorrenza (Catania-Palermo) | | | | | | | | |
| 1.1-5 | Indice del traffico merci su ferrovia (Merci in ingresso ed in uscita per ferrovia - tonnellate per cento abitanti) | | | | | | | | |
| OT7-1 | Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale | | | | | 28.763,67 | | | |

| | |
|-------------------------|--|
| Asse prioritario | I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T |
| Priorità d'investimento | 7a - Sostenere uno spazio multimodale unico di trasporto europeo, investendo nella rete RTE-T |
| Obiettivo specifico | 1.2 - Ottimizzazione del traffico aereo (Cfr. RA 7.5) |

Tabella 1: Indicatori di risultato per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario e obiettivo specifico); si applica anche all'asse prioritario assistenza tecnica

| ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore di base | Anno di riferimento | Valore obiettivo 2023 | 2018 Totale | 2018 Qualitativo | Osservazioni |
|-------|--|-----------------|----------------------|----------------|---------------------|-----------------------|-------------|------------------|--|
| 1.2-1 | Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV) | Minuti | Meno sviluppate | 0,00 | 2012 | 0,00 | | | Il dato verrà quantificato a seguito della realizzazione degli interventi. |
| OT7-2 | Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale | Teq CO2/1000 | Meno sviluppate | 24.430,00 | 2010 | 21.254,00 | | | L'ultima rilevazione disponibile si riferisce all'annualità 2015 |

| ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Qualitativo | 2016 Totale | 2016 Qualitativo | 2015 Totale | 2015 Qualitativo | 2014 Totale | 2014 Qualitativo |
|-------|--|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|
| 1.2-1 | Minuti di ritardo traffico aereo (causa ENAV) | | | | | | | | |
| OT7-2 | Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale | | | | | 28.763,67 | | | |

| | |
|-------------------------|--|
| Asse prioritario | II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile |
| Priorità d'investimento | 7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali |

Tabella 3A: Indicatori di output comuni e specifici del programma per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario, priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FESR - II / 7b

| (1) | ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore obiettivo (2023) totale | Valore obiettivo (2023) uomini | Valore obiettivo (2023) donne | 2018 Totale | 2018 Uomini | 2018 Donne | Osservazioni |
|-----|-------|-----------------------------------|-----------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------|------------|--|
| F | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | Numero | Meno sviluppate | 4,00 | | | 0,00 | | | Non risultano realizzazione fisiche conseguite per le operazioni che contribuiscono a tale indicatore. |
| S | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | Numero | Meno sviluppate | 4,00 | | | 4,00 | | | Risultano selezionati tre progetti che contribuiscono a tale indicatore. Il numero di applicativi e sistemi informatici previsto è pari a 4. |

(1) S=Operazioni selezionate, F=Operazioni completamente attuate

| (1) | ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Uomini | 2017 Donne | 2016 Totale | 2016 Uomini | 2016 Donne | 2015 Totale | 2015 Uomini | 2015 Donne |
|-----|-------|-----------------------------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|
| F | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| (1) | ID | Indicatore | 2014 Totale | 2014 Uomini | 2014 Donne |
|-----|-------|-----------------------------------|-------------|-------------|------------|
| F | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | | 0,00 | 0,00 |

| | |
|-------------------------|--|
| Asse prioritario | II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile |
| Priorità d'investimento | 7b - Migliorare la mobilità regionale, collegando i nodi secondari e terziari all'infrastruttura della RTE-T, compresi i nodi multimodali |
| Obiettivo specifico | 2.2 - Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali (Cfr. R.A. 7.3) |

Tabella 1: Indicatori di risultato per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario e obiettivo specifico); si applica anche all'asse prioritario assistenza tecnica

| ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore di base | Anno di riferimento | Valore obiettivo 2023 | 2018 Totale | 2018 Qualitativo | Osservazioni |
|-------|--|-----------------|----------------------|----------------|---------------------|-----------------------|-------------|------------------|---|
| 2.2-1 | Traffico stradale monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità | % | Meno sviluppate | 0,00 | 2011 | 6,00 | | | Non si rilevano risultati non essendo avviato/completato alcun intervento |
| 2.2-2 | Traffico ferroviario monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità | % | Meno sviluppate | 41,22 | 2014 | 65,00 | | | Non si rilevano risultati non essendo avviato/completato alcun intervento |
| OT7-4 | Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale | Teq CO2/1000 | Meno sviluppate | 24.430,00 | 2010 | 21.254,00 | | | L'ultima rilevazione disponibile si riferisce all'annualità 2015. |

| ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Qualitativo | 2016 Totale | 2016 Qualitativo | 2015 Totale | 2015 Qualitativo | 2014 Totale | 2014 Qualitativo |
|-------|--|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|
| 2.2-1 | Traffico stradale monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità | | | | | | | | |
| 2.2-2 | Traffico ferroviario monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità | | | | | | | | |
| OT7-4 | Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale | | | | | 28.763,67 | | | |

| | |
|-------------------------|--|
| Asse prioritario | II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile |
| Priorità d'investimento | 7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile |

Tabella 3A: Indicatori di output comuni e specifici del programma per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario, priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FESR - II / 7c

| (1) | ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore obiettivo (2023) totale | Valore obiettivo (2023) uomini | Valore obiettivo (2023) donne | 2018 Totale | 2018 Uomini | 2018 Donne | Osservazioni |
|-----|-------|--|-----------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|--------------|-------------|------------|---|
| F | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) | mq | Meno sviluppate | 519.800,00 | | | 0,00 | | | Non risultano realizzazioni fisiche riferite a tale indicatore. |
| S | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) | mq | Meno sviluppate | 519.800,00 | | | 843.007,65 | | | Risultano selezionati 4 progetti che contribuiscono a realizzare 843.007,65 mq di superfici relativa a piazzali, aree logistiche e banchine. |
| F | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | m | Meno sviluppate | 1.270,00 | | | 384,00 | | | Il valore realizzato al 31.12.2018 è riferito a un intervento con fase di esecuzione lavori completata : Porto di Gioia Tauro : adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali. |
| S | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | m | Meno sviluppate | 1.270,00 | | | 944,00 | | | Risultano selezionati 3 progetti che contribuiscono a realizzare 944 m. di accosti. |
| F | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | mc | Meno sviluppate | 4.790.000,00 | | | 45.139,00 | | | In merito al valore realizzato al 31.12.2018, il dato è riferito a due interventi : Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto e Porto di Gioia Tauro : adeguamento del tratto di banchina Nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali. Il primo intervento risulta essere in fase di esecuzione lavori mentre il secondo è concluso. |
| S | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | mc | Meno sviluppate | 4.790.000,00 | | | 1.806.845,00 | | | Risultano selezionati 2 progetti che contribuiscono a realizzare 1.806.845 mc di materiale rimosso. |
| F | 2.1-4 | Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate | m | Meno sviluppate | 1.850,00 | | | 0,00 | | | Al 31.12.2018 non risultano operazioni che contribuiscono a tale indicatore. |
| S | 2.1-4 | Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate | m | Meno sviluppate | 1.850,00 | | | 0,00 | | | Al 31.12.2018 non risultano operazioni selezionate che contribuiscono a tale indicatore. |
| F | 2.1-5 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari | m | Meno sviluppate | 34.200,00 | | | 1.206,00 | | | Il valore realizzato al 31.12.2018 è riferito all'intervento Porto di Gioia Tauro: completamento viabilità comparto nord, attualmente in corso di esecuzione. |
| S | 2.1-5 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari | m | Meno sviluppate | 34.200,00 | | | 12.104,00 | | | Sono già selezionati 3 progetti che contribuiscono a realizzare 12.104,00 m. di raccordi ferroviari. |
| F | 2.1-6 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali | m | Meno sviluppate | 18.700,00 | | | 0,00 | | | Non risultano realizzazioni fisiche riferite a tale indicatore. |
| S | 2.1-6 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali | m | Meno sviluppate | 18.700,00 | | | 11.794,00 | | | Sono stati selezionati 2 progetti che contribuiscono a realizzare 11.794,00 m. di |

| (1) | ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore obiettivo (2023) totale | Valore obiettivo (2023) uomini | Valore obiettivo (2023) donne | 2018 Totale | 2018 Uomini | 2018 Donne | Osservazioni |
|-----|-------|--|-----------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------|------------|---|
| | 6 | raccordi stradali | | sviluppate | | | | | | | raccordi stradali. |
| F | 2.1-8 | Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010) | Numero | Meno sviluppate | 5,00 | | | 0,00 | | | Non risultano realizzazioni fisiche riferite a tale indicatore. |
| S | 2.1-8 | Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010) | Numero | Meno sviluppate | 5,00 | | | 4,00 | | | E' stato selezionato un progetto che contribuisce a realizzare 4 punti di accesso attrezzati tramite Sportello Unico Doganale. |
| F | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | Numero | Meno sviluppate | 8,00 | | | 0,00 | | | Non risultano realizzazioni fisiche riferite a tale indicatore. |
| S | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | Numero | Meno sviluppate | 8,00 | | | 6,00 | | | Sono stati selezionati 6 progetti che contribuiscono a tale indicatore. Il numero di applicativi e sistemi informatici previsto è pari a 6. |

(1) S=Operazioni selezionate, F=Operazioni completamente attuate

| (1) | ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Uomini | 2017 Donne | 2016 Totale | 2016 Uomini | 2016 Donne | 2015 Totale | 2015 Uomini | 2015 Donne |
|-----|-------|--|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|
| F | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzi, aree logistiche, banchine) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzi, aree logistiche, banchine) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riquilificati | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riquilificati | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | 2.000,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-4 | Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riquilificate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-4 | Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riquilificate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-5 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-5 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-6 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-6 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-8 | Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-8 | Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010) | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| (1) | ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Uomini | 2017 Donne | 2016 Totale | 2016 Uomini | 2016 Donne | 2015 Totale | 2015 Uomini | 2015 Donne |
|-----|-------|-----------------------------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| F | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| (1) | ID | Indicatore | 2014 Totale | 2014 Uomini | 2014 Donne |
|-----|-------|--|-------------|-------------|------------|
| F | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-4 | Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-4 | Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-5 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-5 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi ferroviari/binari | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-6 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-6 | Porti/Interporti - lunghezza raccordi stradali | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.1-8 | Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.1-8 | Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010) | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| | |
|-------------------------|--|
| Asse prioritario | II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile |
| Priorità d'investimento | 7c - Sviluppare e migliorare i sistemi di trasporto ecologici (anche quelli a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, tra cui il trasporto per vie navigabili interne e quello marittimo, i porti, i collegamenti multimodali e le infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile |
| Obiettivo specifico | 2.1 - Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (Cfr. R.A. 7.2) |

Tabella 1: Indicatori di risultato per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario e obiettivo specifico); si applica anche all'asse prioritario assistenza tecnica

| ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore di base | Anno di riferimento | Valore obiettivo 2023 | 2018 Totale | 2018 Qualitativo | Osservazioni |
|-------|---|-----------------|----------------------|----------------|---------------------|-----------------------|--------------|------------------|---|
| 2.1-1 | Traffico container nei principali porti | TEU | Meno sviluppate | 4.115.100,00 | 2013 | 4.423.700,00 | 3.508.779,00 | | Valore aggiornato in base alla rilevazione Assoporti al 2018 |
| 2.1-2 | Tempo medio di sdoganamento | HH | Meno sviluppate | 16,00 | 2014 | 8,00 | | | L'ultima rilevazione disponibile si riferisce all'annualità 2015. Si fa presente, inoltre, che a seguito di un aggiornamento della serie storica il valore di baseline dell'indicatore è stato modificato e risulta pari a 14,10. |
| 2.1-3 | Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco | T/1000 | Meno sviluppate | 174.588,00 | 2013 | 187.682,00 | | | L'ultima rilevazione ISTAT disponibile si riferisce all'annualità 2017 (Banca dati Trasporto marittimo). Si fa presente, inoltre, che a seguito di un aggiornamento della serie storica il valore di baseline dell'indicatore risulta pari a 166.396 T/1000. |
| 2.1-4 | Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco -contenitori | T/1000 | Meno sviluppate | 7.145,00 | 2013 | 7.681,00 | | | L'ultima rilevazione ISTAT disponibile si riferisce all'annualità 2017 (Banca dati Trasporto marittimo). |
| 2.1-5 | Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco - altri tipi di carico (rinfusa liquida, rinfusa solida, ro-ro, altro carico) | T/1000 | Meno sviluppate | 66.963,00 | 2013 | 71.985,00 | | | L'ultima rilevazione ISTAT disponibile si riferisce all'annualità 2017 (Banca dati Trasporto marittimo). Si fa presente, inoltre, che a seguito di un aggiornamento della serie storica il valore di baseline dell'indicatore risulta pari a 67.419 T/1000 |
| 2.117 | Traffico ferroviario merci generato da porti e interporti | treni - giorno | Meno sviluppate | 52,00 | 2015 | 57,00 | | | L'ultima rilevazione disponibile si riferisce all'annualità 2017. Si fa presente, inoltre, che il dato relativo al 2017 è parziale e riferito solo alle regioni Campania e Puglia. Il valore relativo alle regioni Calabria e Sicilia non è stato pubblicato in ragione degli obblighi di riservatezza, mentre per la Basilicata non è disponibile. |
| OT7-3 | Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale | Teq CO2/1000 | Meno sviluppate | 24.430,00 | 2010 | 21.254,00 | | | L'ultima rilevazione disponibile si riferisce all'annualità 2015. |

| ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Qualitativo | 2016 Totale | 2016 Qualitativo | 2015 Totale | 2015 Qualitativo | 2014 Totale | 2014 Qualitativo |
|-------|---|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|--------------|------------------|
| 2.1-1 | Traffico container nei principali porti | 3.546.354,00 | | 3.804.306,00 | | 3.467.374,00 | | 3.953.892,00 | |
| 2.1-2 | Tempo medio di sdoganamento | 13,00 | | 13,00 | | 13,00 | | 14,10 | |
| 2.1-3 | Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco | 160.858,00 | | 157.578,00 | | 154.957,00 | | 161.052,00 | |
| 2.1-4 | Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco - contenitori | 10.962,00 | | 1.179.100,00 | | 9.372,00 | | 9.689,00 | |

| | | | | | | | | | |
|-------|---|-----------|--|-----------|--|-----------|--|-----------|--|
| 2.1-5 | Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco – altri tipi di carico (rinfusa liquida, rinfusa solida, ro-ro, altro carico) | 75.894,00 | | 66.254,00 | | 68.418,00 | | 73.188,00 | |
| 2.117 | Traffico ferroviario merci generato da porti e interporti | 41,00 | | | | 52,00 | | | |
| OT7-3 | Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale | | | | | 28.763,67 | | | |

Assi prioritari per l'assistenza tecnica

Tabella 3A: Indicatori di output comuni e specifici del programma per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario, priorità d'investimento, ripartiti per categoria di regioni per il FESR - III

| Asse prioritario | | | | | III - Assistenza Tecnica | | | | | | |
|------------------|-------|-------------------------------------|-----------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------|------------|--|
| (1) | ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore obiettivo (2023) totale | Valore obiettivo (2023) uomini | Valore obiettivo (2023) donne | 2018 Totale | 2018 Uomini | 2018 Donne | Osservazioni |
| F | 3.1-1 | Servizi di assistenza tecnica | Numero | | 9,00 | | | 2,00 | | | In merito al valore realizzato al 31.12.2018 il dato è riferito a due servizi di assistenza tecnica già completati e inerenti le attività di avvio della programmazione 14-20. |
| S | 3.1-1 | Servizi di assistenza tecnica | Numero | | 9,00 | | | 14,00 | | | Sono già selezionati 14 progetti che contribuiscono a tale indicatore. |
| F | 3.1-2 | Eventi e incontri di partenariato | Numero | | 54,00 | | | 23,00 | | | In merito al valore realizzato al 31.12.2018 il dato è riferito al Servizio di informazione e comunicazione del PON Infrastrutture e Reti 14-20. |
| S | 3.1-2 | Eventi e incontri di partenariato | Numero | | 54,00 | | | 40,00 | | | |
| F | 3.1-3 | Prodotti informativi e pubblicitari | Numero | | 132,00 | | | 47,00 | | | In merito al valore realizzato al 31.12.2018 il dato è riferito al Servizio di informazione e comunicazione del PON Infrastrutture e Reti 14-20. |
| S | 3.1-3 | Prodotti informativi e pubblicitari | Numero | | 132,00 | | | 50,00 | | | è stato selezionato 1 progetto che contribuisce a tale indicatore (Servizio di informazione e comunicazione del PON Infrastrutture e Reti 14-20). |
| F | 3.1-4 | Prodotti della valutazione | Numero | | 32,00 | | | 0,00 | | | Non risultano valorizzazioni conseguite. |
| S | 3.1-4 | Prodotti della valutazione | Numero | | 32,00 | | | 5,00 | | | è stato selezionato 1 progetto che contribuisce a tale indicatore (Servizio di Valutazione ex ante relativa all'attuazione degli strumenti finanziari nell'ambito del PON Infrastrutture e Reti 14-20). |
| F | 3.1-5 | Equivalenti a tempo pieno | Numero | | 7,00 | | | 0,00 | | | Non risultano valorizzazioni conseguite. |
| S | 3.1-5 | Equivalenti a tempo pieno | Numero | | 7,00 | | | 7,00 | | | Sono in corso 7 collaborazioni. |

(1) S=Operazioni selezionate, F=Operazioni completamente attuate

| (1) | ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Uomini | 2017 Donne | 2016 Totale | 2016 Uomini | 2016 Donne | 2015 Totale | 2015 Uomini | 2015 Donne |
|-----|-------|-------------------------------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|
| F | 3.1-1 | Servizi di assistenza tecnica | 2,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-1 | Servizi di assistenza tecnica | 2,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 3.1-2 | Eventi e incontri di partenariato | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-2 | Eventi e incontri di partenariato | 8,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 3.1-3 | Prodotti informativi e pubblicitari | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-3 | Prodotti informativi e pubblicitari | 26,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 3.1-4 | Prodotti della valutazione | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-4 | Prodotti della valutazione | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 3.1-5 | Equivalenti a tempo pieno | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-5 | Equivalenti a tempo pieno | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| (1) | ID | Indicatore | 2014 Totale | | | 2014 Uomini | | | 2014 Donne | | |
|-----|----|------------|-------------|--|--|-------------|--|--|------------|--|--|
|-----|----|------------|-------------|--|--|-------------|--|--|------------|--|--|

| (1) | ID | Indicatore | 2014 Totale | 2014 Uomini | 2014 Donne |
|-----|-------|-------------------------------------|-------------|-------------|------------|
| F | 3.1-1 | Servizi di assistenza tecnica | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-1 | Servizi di assistenza tecnica | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 3.1-2 | Eventi e incontri di partenariato | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-2 | Eventi e incontri di partenariato | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 3.1-3 | Prodotti informativi e pubblicitari | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-3 | Prodotti informativi e pubblicitari | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 3.1-4 | Prodotti della valutazione | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-4 | Prodotti della valutazione | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| F | 3.1-5 | Equivalenti a tempo pieno | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| S | 3.1-5 | Equivalenti a tempo pieno | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

| | |
|---------------------|---|
| Asse prioritario | III - Assistenza Tecnica |
| Obiettivo specifico | 3 - Garantire il buon funzionamento di tutte le fasi dei macro processi gestionali: preparazione, gestione, sorveglianza, valutazione, informazione e comunicazione, creazione di reti, risoluzione di reclami, controllo e audit |

Tabella 1: Indicatori di risultato per il FESR e il Fondo di coesione (per asse prioritario e obiettivo specifico); si applica anche all'asse prioritario assistenza tecnica - III / 3

| ID | Indicatore | Unità di misura | Categoria di regioni | Valore di base | Anno di riferimento | Valore obiettivo 2023 | 2018 Totale | 2018 Qualitativo | Osservazioni |
|-------|---|-----------------|----------------------|----------------|---------------------|-----------------------|-------------|------------------|--|
| 3.1-1 | Indice di capacità attuativa | % | | 12,60 | 2013 | 70,00 | 10,00 | | Il valore indicato è il risultato del rapporto tra gli interventi completati e quelli ammessi a finanziamento al 31.12.2018. |
| 3.1-2 | Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR-TV | % | | 80,20 | 2013 | 88,00 | | | L'indicatore non è attualmente valorizzabile. |
| 3.1-3 | Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR - Radio | % | | 21,00 | 2013 | 23,00 | | | L'indicatore non è attualmente valorizzabile. |
| 3.1-4 | Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR - Impiantistica esterna | % | | 82,00 | 2013 | 90,00 | | | L'indicatore non è attualmente valorizzabile. |
| 3.1-5 | Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR - Internet | % | | 43,00 | 2013 | 50,00 | | | L'indicatore non è attualmente valorizzabile. |

| ID | Indicatore | 2017 Totale | 2017 Qualitativo | 2016 Totale | 2016 Qualitativo | 2015 Totale | 2015 Qualitativo | 2014 Totale | 2014 Qualitativo |
|-------|---|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|-------------|------------------|
| 3.1-1 | Indice di capacità attuativa | 5,00 | | 0,00 | | 0,00 | | 0,00 | |
| 3.1-2 | Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR-TV | | | | | | | | |
| 3.1-3 | Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR - Radio | | | | | | | | |
| 3.1-4 | Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR - Impiantistica esterna | | | | | | | | |
| 3.1-5 | Cittadini raggiunti dalle azioni di informazione e comunicazione sul totale della popolazione dell'area LDR - Internet | | | | | | | | |

Tabella 3B: Numero delle imprese finanziate dal programma operativo al netto del sostegno multiplo assegnato alle stesse imprese

| Indicatore | Numero delle imprese finanziate dal PO al netto del sostegno multiplo |
|------------|---|
|------------|---|

Tabella 5: Informazioni sui target intermedi e finali definiti nel quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione

| Asse prioritario | Tipo ind | ID | Indicatore | Unità di misura | Fondo | Categoria regione | di | 2018 Cum totale | 2018 Cum uomini | 2018 Cum donne | 2018 Totale annuo | 2018 Totale annuo uomini | 2018 Totale annuo donne |
|------------------|----------|-------|---|-------------------------------|-------|-------------------|----|-----------------|-----------------|----------------|-------------------|--------------------------|-------------------------|
| I | O | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | km | FESR | Meno sviluppate | | 101,00 | | | | | |
| I | O | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | km | FESR | Meno sviluppate | | 101,00 | | | | | |
| I | F | F.1 | Spesa certificata | € | FESR | Meno sviluppate | | 270.355.746,79 | | | | | |
| I | I | 1.114 | Lavori avviati per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate | numero di operazioni attivate | FESR | Meno sviluppate | | 17,00 | | | | | |
| II | F | F.2 | Spesa certificata | € | FESR | Meno sviluppate | | 20.524.974,64 | | | | | |
| II | I | 2.113 | Operazioni avviate per piazzali, aree logistiche, banchine - superficie oggetto di intervento | n. | FESR | Meno sviluppate | | 0,00 | | | | | |
| II | I | 2.114 | Operazioni avviate per accosti aggiuntivi o riqualificati | n. | FESR | Meno sviluppate | | 3,00 | | | | | |
| II | I | 2.115 | Operazioni avviate per materiale rimosso (dragaggi) | n. | FESR | Meno sviluppate | | 1,00 | | | | | |
| II | I | 2.116 | Operazioni avviate per applicativi e sistemi informatici | n. | FESR | Meno sviluppate | | 5,00 | | | | | |
| II | O | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) | mq | FESR | Meno sviluppate | | 0,00 | | | | | |
| II | O | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | m | FESR | Meno sviluppate | | 384,00 | | | | | |
| II | O | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | mc | FESR | Meno sviluppate | | 45.139,00 | | | | | |
| II | O | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | Numero | FESR | Meno sviluppate | | 0,00 | | | | | |

| Asse prioritario | Tipo ind | ID | Indicatore | Unità di misura | Fondo | Categoria di regione | 2017 Cum totale | 2016 Cum totale | 2015 Cum totale | Osservazioni |
|------------------|----------|-------|---|-------------------------------|-------|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| I | O | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | km | FESR | Meno sviluppate | 83,00 | 0,00 | 0,00 | |
| I | O | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | km | FESR | Meno sviluppate | 83,00 | 0,00 | 0,00 | |
| I | F | F.1 | Spesa certificata | € | FESR | Meno sviluppate | 49.669.417,01 | 0,00 | 0,00 | |
| I | I | 1.114 | Lavori avviati per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate | numero di operazioni attivate | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | F | F.2 | Spesa certificata | € | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | I | 2.113 | Operazioni avviate per piazzali, aree logistiche, banchine - superficie oggetto di intervento | n. | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | I | 2.114 | Operazioni avviate per accosti aggiuntivi o riqualificati | n. | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | I | 2.115 | Operazioni avviate per materiale rimosso (dragaggi) | n. | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | I | 2.116 | Operazioni avviate per applicativi e sistemi informatici | n. | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | O | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) | mq | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | O | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | m | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | O | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | mc | FESR | Meno sviluppate | 2.000,00 | 0,00 | 0,00 | |
| II | O | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | Numero | FESR | Meno sviluppate | 0,00 | 0,00 | 0,00 | |

| Asse prioritario | Tipo ind | ID | Indicatore | Unità di misura | Fondo | Categoria di regione | 2014 Cum totale |
|------------------|----------|-------|---|-------------------------------|-------|----------------------|-----------------|
| I | O | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | km | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| I | O | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | km | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| I | F | F.1 | Spesa certificata | € | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| I | I | 1.114 | Lavori avviati per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate | numero di operazioni attivate | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | F | F.2 | Spesa certificata | € | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | I | 2.113 | Operazioni avviate per piazzali, aree logistiche, banchine - superficie oggetto di intervento | n. | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | I | 2.114 | Operazioni avviate per accosti aggiuntivi o riqualificati | n. | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | I | 2.115 | Operazioni avviate per materiale rimosso (dragaggi) | n. | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | I | 2.116 | Operazioni avviate per applicativi e sistemi informatici | n. | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | O | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) | mq | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | O | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | m | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | O | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | mc | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |
| II | O | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | Numero | FESR | Meno sviluppate | 0,00 |

| Asse prioritario | Tipo ind | ID | Indicatore | Unità di misura | Fondo | Categoria regione | di | Target intermedio per il 2018 totale | Target intermedio per il 2018 uomini | Target intermedio per il 2018 donne | Target finale (2023) totale | Target finale (2023) uomini | Target finale (2023) donne |
|------------------|----------|-------|--|-------------------------------|-------|-------------------|----|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| I | O | CO12 | Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata | km | FESR | Meno sviluppate | | 0 | | | 240,00 | | |
| I | O | CO12a | Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T | km | FESR | Meno sviluppate | | 0 | | | 240,00 | | |
| I | F | F.1 | Spesa certificata | € | FESR | Meno sviluppate | | 217.297.162 | | | 1.154.956.176,00 | | |
| I | I | 1.114 | Lavori avviati per linee ferroviarie ricostruite o rinnovate | numero di operazioni attivate | FESR | Meno sviluppate | | 14 | | | 18,00 | | |
| II | F | F.2 | Spesa certificata | € | FESR | Meno sviluppate | | 117447236 | | | 624.243.824,00 | | |
| II | I | 2.113 | Operazioni avviate per piazzali, aree logistiche, banchine - | n. | FESR | Meno sviluppate | | 2 | | | 2,00 | | |

| Asse prioritario | Tipo ind | ID | Indicatore | Unità di misura | Fondo | Categoria di regione | Target intermedio per il 2018 totale | Target intermedio per il 2018 uomini | Target intermedio per il 2018 donne | Target finale (2023) totale | Target finale (2023) uomini | Target finale (2023) donne |
|------------------|----------|-------|--|-----------------|-------|----------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|
| | | | superficie oggetto di intervento | | | | | | | | | |
| II | I | 2.114 | Operazioni avviate per accosti aggiuntivi o riqualificati | n. | FESR | Meno sviluppate | 3 | | | 3,00 | | |
| II | I | 2.115 | Operazioni avviate per materiale rimosso (dragaggi) | n. | FESR | Meno sviluppate | 3 | | | 4,00 | | |
| II | I | 2.116 | Operazioni avviate per applicativi e sistemi informatici | n. | FESR | Meno sviluppate | 8 | | | 12,00 | | |
| II | O | 2.1-1 | Superficie oggetto di intervento (piazzali, aree logistiche, banchine) | mq | FESR | Meno sviluppate | 0 | | | 519.800,00 | | |
| II | O | 2.1-2 | Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati | m | FESR | Meno sviluppate | 0 | | | 1.270,00 | | |
| II | O | 2.1-3 | Materiale rimosso (dragaggi) | mc | FESR | Meno sviluppate | 0 | | | 4.790.000,00 | | |
| II | O | 2.2-2 | Applicativi e sistemi informatici | Numero | FESR | Meno sviluppate | 0 | | | 12,00 | | |

3.4 Dati finanziari (articolo 50, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013)

Tabella 6: Informazioni finanziarie a livello di asse prioritario e di programma

(di cui alla tabella 1 dell'allegato II del regolamento di esecuzione (UE) n. 1011/2014 della Commissione (modello per la trasmissione dei dati finanziari))

| Asse prioritario | Fondo | Categoria di regioni | Base di calcolo | Fondi totali | Tasso di cofinanziamento | Costo totale ammissibile delle operazioni selezionate per il sostegno | Quota della dotazione complessiva coperta dalle operazioni selezionate | Spesa pubblica ammissibile delle operazioni selezionate per il sostegno | Spesa totale ammissibile dichiarata dai beneficiari all'autorità di gestione | Quota della dotazione complessiva coperta dalla spesa ammissibile dichiarata dai beneficiari | Numero di operazioni selezionate | Spese ammissibili totali sostenute dai beneficiari e pagate entro il 31/12/18 e certificate alla Commissione |
|------------------------|-------------|------------------------|-----------------|-------------------------|--------------------------|---|--|---|--|--|----------------------------------|--|
| I | FESR | Meno sviluppate | Pubblico | 1.154.956.176,00 | 75,00% | 1.048.279.820,34 | 90,76% | 1.048.279.820,34 | 333.422.260,63 | 28,87% | 25 | 270.355.746,79 |
| II | FESR | Meno sviluppate | Pubblico | 624.243.824,00 | 75,00% | 399.855.049,08 | 64,05% | 399.855.049,08 | 27.898.700,05 | 4,47% | 23 | 20.524.974,64 |
| III | FESR | Meno sviluppate | Pubblico | 64.533.334,00 | 75,00% | 32.983.154,35 | 51,11% | 32.983.154,35 | 7.962.365,97 | 12,34% | 15 | |
| Totale | FESR | Meno sviluppate | | 1.843.733.334,00 | 75,00% | 1.481.118.023,77 | 80,33% | 1.481.118.023,77 | 369.283.326,65 | 20,03% | 63 | 290.880.721,43 |
| Totale generale | | | | 1.843.733.334,00 | 75,00% | 1.481.118.023,77 | 80,33% | 1.481.118.023,77 | 369.283.326,65 | 20,03% | 63 | 290.880.721,43 |

Tabella 7: Ripartizione dei dati finanziari cumulativi per categoria di intervento per il FESR, il FSE e il Fondo di coesione (articolo 112, paragrafi 1 e 2, del regolamento (UE) n. 1303/2013 e articolo 5 del regolamento (UE) n. 1304/2013)

| Asse prioritario | Caratteristiche della spesa | | Classificazione delle dimensioni di intervento | | | | | | | | Dati finanziari | | | |
|------------------|-----------------------------|----------------------|--|------------------------|---------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|---|---|--|----------------------------------|
| | Fondo | Categoria di regioni | Campo di intervento | Forme di finanziamento | Dimensione " Territorio " | Meccanismo di erogazione territoriale | Dimensione " Obiettivo tematico " | Tema secondario FSE | Dimensione economica | Dimensione " Ubicazione " | Costo ammissibile totale delle operazioni selezionate per il sostegno | Spesa pubblica ammissibile delle operazioni selezionate per il sostegno | Spesa totale ammissibile dichiarata dai beneficiari all'autorità di gestione | Numero di operazioni selezionate |
| I | FESR | Meno sviluppate | 024 | 01 | 07 | 07 | 07 | | 12 | IT | 798.672.458,20 | 798.672.458,20 | 220.672.206,74 | 13 |
| I | FESR | Meno sviluppate | 025 | 01 | 07 | 07 | 07 | | 12 | IT | 195.745.064,52 | 195.745.064,52 | 100.439.166,28 | 4 |
| I | FESR | Meno sviluppate | 044 | 01 | 07 | 07 | 07 | | 12 | IT | 53.862.297,62 | 53.862.297,62 | 12.310.887,61 | 8 |
| II | FESR | Meno sviluppate | 035 | 01 | 07 | 07 | 07 | | 12 | IT | 105.119.397,93 | 105.119.397,93 | 4.452.588,88 | 3 |
| II | FESR | Meno sviluppate | 039 | 01 | 07 | 07 | 07 | | 12 | IT | 240.009.795,03 | 240.009.795,03 | 21.547.655,20 | 11 |
| II | FESR | Meno sviluppate | 044 | 01 | 07 | 07 | 07 | | 12 | IT | 54.725.856,12 | 54.725.856,12 | 1.898.455,97 | 9 |
| III | FESR | Meno sviluppate | 121 | 01 | 07 | 07 | | | 18 | IT | 20.661.994,85 | 20.661.994,85 | 5.488.728,84 | 11 |
| III | FESR | Meno sviluppate | 122 | 01 | 07 | 07 | | | 18 | IT | 3.192.992,16 | 3.192.992,16 | | 3 |
| III | FESR | Meno sviluppate | 123 | 01 | 07 | 07 | | | 18 | IT | 9.128.167,34 | 9.128.167,34 | 2.473.637,13 | 1 |

Tabella 8: Utilizzo del finanziamento incrociato

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
|--|-------------------------|--|---|---|--|
| Utilizzo del finanziamento incrociato | Asse prioritario | Importo del sostegno UE di cui è previsto l'utilizzo a fini di finanziamento incrociato sulla base di operazioni selezionate (in EUR) | Quota dei finanziamenti UE totali assegnati all'asse prioritario (%) (3/finanziamenti totali assegnati all'asse prioritario*100) | Spese ammissibili utilizzate nell'ambito del finanziamento incrociato e dichiarate dal beneficiario all'autorità di gestione (EUR) | Quota dei finanziamenti totali assegnati all'asse prioritario (%) (5/finanziamenti totali assegnati all'asse prioritario*100) |
| Costi ammissibili al sostegno nell'ambito del FSE ma finanziati dal FESR | I | 0,00 | | 0,00 | |
| Costi ammissibili al sostegno nell'ambito del FSE ma finanziati dal FESR | II | 0,00 | | 0,00 | |
| Costi ammissibili al sostegno nell'ambito del FSE ma finanziati dal FESR | III | 0,00 | | 0,00 | |

Tabella 9: Costo delle operazioni attuate al di fuori dell'area del programma (FESR e Fondo di coesione nell'ambito dell'obiettivo Investimenti a favore della crescita e dell'occupazione)

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|-------------------------|---|--|---|--|
| Asse prioritario | Importo del sostegno di cui è previsto l'utilizzo per operazioni attuate all'esterno dell'area del programma sulla base di operazioni selezionate (in EUR) | Quota dei finanziamenti totali assegnati all'asse prioritario (%) (3/finanziamenti totali assegnati all'asse prioritario*100) | Spese ammissibili sostenute per operazioni attuate al di fuori dell'area del programma e dichiarate dal beneficiario all'autorità di gestione (in EUR) | Quota dei finanziamenti totali assegnati all'asse prioritario (%) (5/finanziamenti totali assegnati all'asse prioritario*100) |
| I | 0,00 | | 0,00 | |
| II | 0,00 | | 0,00 | |
| III | 0,00 | | 0,00 | |

Tabella 10: Spese sostenute al di fuori dell'Unione (FSE)

| L'importo della spesa prevista al di fuori dell'Unione nell'ambito degli obiettivi tematici 8 e 10 sulla base di operazioni selezionate (EUR) | Quota dei finanziamenti totali (contributi dell'Unione e nazionali) al programma FSE o alla parte FSE di un programma multifondo (%) (1/finanziamenti totali (contributi dell'Unione e nazionali) al programma FSE o alla parte FSE di un programma multifondo * 100) | Spese ammissibili sostenute al di fuori dell'Unione dichiarate dal beneficiario all'autorità di gestione (EUR) | Quota dei finanziamenti totali (contributi dell'Unione e nazionali) al programma FSE o alla parte FSE di un programma multifondo (%) (3/finanziamenti totali (contributi dell'Unione e nazionali) al programma FSE o alla parte FSE di un programma multifondo * 100) |
|---|---|--|---|
| | | | |

4. SINTESI DELLE VALUTAZIONI

Sintesi delle risultanze di tutte le valutazioni del programma che si sono rese disponibili durante l'esercizio finanziario precedente, con l'indicazione del nome e del periodo di riferimento delle relazioni di valutazione utilizzate.

In attuazione del Piano di Valutazione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, nel 2018 è stato prodotto il primo Rapporto Annuale di Valutazione. Il documento, in quanto primo Rapporto riferito all'annualità 2017 che, per molti aspetti, si è configurata come la prima in cui tutte le componenti attuative e gestionali hanno registrato una vera e propria entrata a regime, ha individuato alcune specifiche finalità. Si è trattato, da un lato, di colmare un gap informativo che attiene al "racconto" delle modalità con cui si è giunti a tale fase pienamente implementativa, dall'altro, di porre le basi per le valutazioni da sviluppare nei successivi Rapporti Annuali e nell'ambito degli altri approfondimenti valutativi. Per rispondere a tali finalità, si è ritenuto che la chiave di lettura più opportuna fosse quella di presentare il complesso delle analisi attraverso un raffronto con il precedente periodo di programmazione alla luce di alcuni principali elementi quali: le condizioni di contesto macroeconomico, normativo e programmatico, con una specifica attenzione ai cambiamenti intervenuti sotto il profilo regolamentare, organizzativo e procedurale; il livello di avanzamento conseguito dai due Programmi – il PON 2007-2013 e il PON 2014-2020 – su un medesimo arco temporale di riferimento; il superamento o meno delle criticità evidenziate nelle precedenti attività valutative relative al periodo 2007-2013, così come la capacità di valorizzare alcuni elementi di forza parimenti emersi. Tale approccio è stato giudicato utile in relazione alla possibilità di valorizzare le conoscenze valutative maturate nel precedente periodo di programmazione e al contempo di stabilire una soglia di partenza relativa, sia al Programma, intesa come capacità di apprendere dall'esperienza, sia all'attività valutativa, che nei successivi Rapporti potrà dare per scontati tali elementi di analisi e concentrarsi sulle criticità e sui progressi emersi nell'implementazione del PON 2014-2020. Dalle analisi condotte è emerso come l'avvio del PON abbia potuto beneficiare di condizioni di contesto migliori del PON 2007-13, le innovazioni normative introdotte a vari livelli, hanno consentito al Programma di muoversi in un quadro programmatico unitario. Le prime analisi relative all'impatto di tali evoluzioni legislative, consegnano tuttavia un'immagine in chiaroscuro, in cui gli effetti di tali provvedimenti sembrano non aver pienamente prodotto gli effetti auspicati.

Il livello di attuazione del Programma presenta dati che delineano una situazione non ancora pienamente consolidata sotto il profilo del quadro progettuale di riferimento, ma che si presenta ben indirizzata con riferimento all'implementazione dei progetti già ammessi, grazie anche a una positiva evoluzione degli strumenti di selezione adottati. Tale andamento si giustifica tuttavia per larga parte in ragione della significativa presenza di progettualità avviate nella precedente programmazione. Alcune analisi hanno chiaramente evidenziato la compresenza di due programmi: quello relativo agli interventi di completamento e quello dei progetti "nativi" del 2014-2020. È dunque in relazione a questi ultimi che si gioca il raggiungimento degli obiettivi del Programma e su di essi deve essere posta una particolare attenzione in termini di sorveglianza sul percorso attuativo. In merito alla strutturazione del sistema di gestione e controllo il Programma sembra essere stato in grado di superare le sfide poste dalle numerose innovazioni regolamentari introdotte nell'attuale ciclo di programmazione. Un particolare focus valutativo è stato acceso sui due particolari aspetti afferenti alle attività di gestione del Programma: le procedure di selezione degli interventi e le modalità di rapporto con i Beneficiari. Tale attenzione valutativa è giustificata dal fatto che intorno a questi due elementi sono emerse alcune delle più significative criticità riguardanti il precedente periodo di programmazione.

In merito alle procedure di selezione le analisi hanno consentito di apprezzare una positiva evoluzione degli strumenti adottati. Tale risultato è stato in parte indotto da alcune disposizioni regolamentari – quali

le condizionalità ex ante – ma vi è stato un ulteriore sforzo da parte della struttura di gestione che si ritiene abbia contribuito a migliorare il processo di selezione sotto diversi aspetti riassumibili in:

- un generale incremento nella trasparenza del complessivo processo di selezione;
- il contenimento degli oneri amministrativi la maggiore velocità e efficacia delle procedure.

Anche in merito al rapporto tra Autorità di Gestione e Beneficiari, in particolare attraverso la revisione delle Convenzioni, si ritiene siano stati introdotti elementi migliorativi rispetto alla precedente programmazione che hanno consentito, in ultimo, di muoversi nella direzione di un più forte principio di corresponsabilità e una migliore collaborazione nel perseguimento degli obiettivi realizzativi e di spesa dei singoli interventi e dunque dei risultati attesi del Programma.

La dimensione partenariale è stata valorizzata con il percorso di attivazione delle Aree Logistiche Integrate. I primi risultati ottenuti, sembrano giustificare la scelta di rafforzare e razionalizzare le esperienze intraprese nel 2007-2013 in questa direzione. Il ritardo attuativo dovuto alla lunghezza dei tempi partenariali sembra possa essere recuperato, con un costo in termini temporali ripagato da un recupero nella vivacità del dialogo tra Amministrazione Centrale e Regioni. Significative evoluzioni rispetto al precedente periodo di programmazione sono state anche registrate in relazione ad altri aspetti connessi alla gestione del Programma quali le funzionalità del sistema informativo di monitoraggio, il monitoraggio ambientale e le attività di comunicazione.

Accanto alle analisi complessive condotte in seno al Rapporto Annuale, nel corso del 2018 e dei primi mesi del 2019 si è provveduto all'elaborazione di due approfondimenti dedicati: al rafforzamento della capacità previsionale sull'attuazione degli interventi e a un primo affondo valutativo sulle Aree Logistiche Integrate.

La prima attività risponde ad alcune esigenze conoscitive individuate in seno al Piano di Valutazione, con riferimento all'elaborazione di supporti volti a contribuire a un rafforzamento amministrativo in termini di aumento della capacità previsionale sull'attuazione fisica e procedurale degli interventi e sul conseguimento degli obiettivi di spesa. Ciò attraverso lo sviluppo di modelli previsionali a integrazione e in sinergia con le funzionalità del sistema di monitoraggio del Programma.

Il modello valutativo elaborato ha previsto la redazione di schede intervento articolate alla luce di sei criteri di valutazione: due criteri relativi allo stato di avanzamento procedurale – la fase attuale di avanzamento rilevata all'ultima scadenza di monitoraggio disponibile e la previsione di conclusione della fase di esecuzione lavori formulata alla stessa data; tre criteri inerenti la completezza del dato procedurale e la presenza di eventuali scostamenti; un criterio riguardante la coerenza del percorso realizzativo con tempi medi di realizzazione calcolati con l'applicativo VISTO, strumento disponibile sul sito dell'Agenzia per la Coesione Territoriale. La metodologia è stata oggetto di una prima applicazione pilota a tutti gli interventi di natura ferroviaria ammessi a finanziamento sull'Asse I del PON Infrastrutture e Reti. Gli esiti della sperimentazione condotta hanno suggerito una validità del modello adottato nel restituire una visione d'insieme delle performance del complesso degli interventi considerati con riferimento ai diversi criteri e nel segnalare le singole criticità e i relativi necessari livelli di attenzione da adottare nella sorveglianza dei singoli interventi. A conclusione dell'approfondimento e nell'ottica di valorizzarne gli esiti si è proposto che il modello valutativo sperimentato possa essere trasformato in un'occasione strutturata e periodica di

sorveglianza accanto agli strumenti già previsti dal Programma.

Per quanto concerne le Aree Logistiche Integrate, il primo approfondimento realizzato è stato orientato a fornire un aggiornamento sulle dinamiche commerciali e più in generale sui temi economici riguardanti le Autorità di Sistema Portuale e i rispettivi porti nelle regioni coinvolte nell'attuazione del PON. Oltre all'elaborazione di un quadro aggiornato sull'evoluzione dei dati riguardanti il comparto marittimo alle diverse scale, si sono valutate le ricadute delle numerose innovazioni legislative che hanno interessato la portualità.

A fronte di un'analisi generale è stata condotta una disamina puntuale sulle singole Autorità di Sistema Portuale volta a verificare gli effetti delle evoluzioni legislative e la capacità di adattamento e di utilizzo delle opportunità offerte dai nuovi strumenti di carattere programmatico ed economico. In questo senso si è ritenuto di interesse approfondire lo stato dell'arte riguardante l'istituzione delle Zone Economiche Speciali che, insieme alle Aree Logistiche Integrate costituiscono il principale strumento messo a disposizione del legislatore al fine di rendere più attrattive le aree geografiche del Mezzogiorno comprendenti un'area portuale attraverso semplificazione della burocrazia, maggior trasparenza e incentivi fiscali per le aziende. Nei primi mesi del 2019, infine si è provveduto all'elaborazione del secondo Rapporto Annuale di Valutazione. Trai principali aspetti analizzati è emerso come il quadro degli interventi ammessi a finanziamento non mostri sostanziali avanzamenti rispetto a quanto illustrato nel precedente Rapporto, testimoniando un rallentamento dell'attività di selezione, quantomeno con riferimento agli aspetti di definizione formale. La situazione riguardante il livello di attuazione procedurale, tuttavia, conferma e rafforza le precedenti valutazioni di un'avanzata fase realizzativa per la gran parte delle opere finanziate che ha consentito al Programma di conseguire gli obiettivi di spesa del n+3 e il target finanziario intermedio del Performance Framework per l'Asse I. Per quanto riguarda gli interventi relativi alle ALI, nonostante i ritardi che hanno caratterizzato il passaggio dalla fase di concertazione locale a quella centrale, l'approccio adottato ha cominciato a registrare positivi risultati, anche nella direzione più concreta della selezione degli interventi.

| Nome | Fondo | Dal mese | Dall'anno | Al mese | All'anno | Tipo di valutazione | Obiettivo tematico | Argomento | Risultati |
|--|-------|----------|-----------|---------|----------|---------------------|--------------------|--|--|
| Strumenti per il rafforzamento della capacità previsionale | FESR | 11 | 2017 | 3 | 2019 | Misto | 07 | L'approfondimento risponde ad alcune esigenze conoscitive individuate in seno al Piano di Valutazione, con riferimento all'elaborazione di supporti volti a contribuire a un rafforzamento amministrativo in termini di aumento della capacità previsionale sull'attuazione fisica e procedurale degli interventi e sul conseguimento degli obiettivi di spesa. Ciò attraverso lo sviluppo di modelli previsionali a integrazione e in sinergia con le funzionalità del sistema di monitoraggio del Programma. | Il modello valutativo elaborato ha previsto la redazione di schede intervento articolate alla luce di sei criteri di valutazione: due criteri relativi allo stato di avanzamento procedurale – la fase attuale di avanzamento rilevata all'ultima scadenza di monitoraggio disponibile e la previsione di conclusione della fase di esecuzione lavori formulata alla stessa data; tre criteri inerenti la completezza del dato procedurale e la presenza di eventuali scostamenti; un criterio riguardante la coerenza del percorso realizzativo con tempi medi di realizzazione calcolati con l'applicativo VISTO, strumento disponibile sul sito dell'Agenzia per la Coesione Territoriale. La metodologia è stata oggetto di una prima applicazione pilota a tutti gli interventi di natura ferroviaria ammessi a finanziamento sull'Asse I del PON Infrastrutture e Reti. Gli esiti della sperimentazione condotta hanno suggerito una validità del modello adottato nel restituire una visione d'insieme delle performance del complesso degli interventi considerati con riferimento ai diversi criteri e nel segnalare le singole criticità e i relativi necessari livelli di attenzione da adottare nella sorveglianza dei singoli interventi. A conclusione dell'approfondimento e nell'ottica di valorizzarne gli esiti si è proposto che il modello valutativo sperimentato possa essere trasformato in un'occasione strutturata e periodica di sorveglianza accanto agli strumenti già previsti dal Programma. |

| | | | | | | | | | |
|---|------|----|------|---|------|-------|----|---|--|
| Il contesto di attuazione delle Aree Logistiche Integrate | FESR | 3 | 2018 | 3 | 2019 | Misto | 07 | <p>Il primo approfondimento sulle ALI è stato orientato a fornire un aggiornamento sulle dinamiche commerciali e più in generale sui temi economici riguardanti le Autorità di Sistema Portuale e i rispettivi porti nelle regioni coinvolte nell'attuazione del PON. Oltre all'elaborazione di un quadro aggiornato sull'evoluzione dei dati riguardanti il comparto marittimo alle diverse scale, si sono valutate le ricadute delle numerose innovazioni legislative che hanno interessato la portualità.</p> | <p>A fronte di un'analisi generale è stata condotta una disamina puntuale sulle singole Autorità di Sistema Portuale volta a verificare gli effetti delle evoluzioni legislative e la capacità di adattamento e di utilizzo delle opportunità offerte dai nuovi strumenti di carattere programmatico ed economico. In questo senso si è ritenuto di interesse approfondire lo stato dell'arte riguardante l'istituzione delle Zone Economiche Speciali che, insieme alle Aree Logistiche Integrate costituiscono il principale strumento messo a disposizione del legislatore al fine di rendere più attrattive le aree geografiche del Mezzogiorno comprendenti un'area portuale attraverso semplificazione della burocrazia, maggior trasparenza e incentivi fiscali per le aziende.</p> |
| Rapporto Annuale di Valutazione 2018 | FESR | 12 | 2017 | 3 | 2018 | Misto | 07 | <p>Il Rapporto è finalizzato alla restituzione dello stato di avanzamento fisico, procedurale e finanziario del Programma e nella misurazione dei progressi raggiunti rispetto ai risultati attesi. Accanto a tali analisi sono presenti valutazioni in merito agli aspetti trasversali quali: evoluzioni nel contesto, funzionamento del sistema di gestione, comunicazione, coinvolgimento del partenariato e a formulare suggerimenti in merito alle criticità riscontrate e alle possibili azioni correttive.</p> | <p>L'avvio del PON ha potuto beneficiare di condizioni di contesto migliori del PON 2007-13, le innovazioni normative introdotte a vari livelli, hanno consentito al Programma di muoversi in un quadro programmatico unitario. Le prime analisi relative all'impatto di tali evoluzioni legislative, consegnano tuttavia un'immagine in chiaroscuro, in cui gli effetti di tali provvedimenti sembrano non aver pienamente prodotto gli effetti auspicati.</p> <p>Il livello di attuazione del Programma presenta dati che delineano una situazione non ancora pienamente consolidata sotto il profilo del quadro progettuale di riferimento, ma che si presenta ben indirizzata con riferimento all'implementazione dei progetti</p> |

| | | | | | | | | |
|--------------------------------------|------|----|------|---|------|-------|----|---|
| | | | | | | | | già ammessi, grazie anche a una positiva evoluzione degli strumenti di selezione adottati. |
| | | | | | | | | In merito alle strutturazione del sistema di gestione e controllo il Programma sembra essere stato in grado di superare le sfide poste dalle numerose innovazioni regolamentari introdotte nell'attuale ciclo di programmazione. |
| | | | | | | | | La dimensione partenariale è stata valorizzata con il percorso di attivazione delle Aree Logistiche Integrate. I primi risultati ottenuti, sembrano giustificare la scelta di rafforzare e razionalizzare le esperienze intraprese nel 2007-2013 in questa direzione. Il ritardo attuativo dovuto alla lunghezza dei tempi partenariali sembra possa essere recuperato, con un costo in termini temporali ripagato da un recupero nella vivacità del dialogo tra Amministrazione Centrale e Regioni. |
| Rapporto Annuale di Valutazione 2019 | FESR | 12 | 2018 | 3 | 2019 | Misto | 07 | <p>Il Rapporto è finalizzato alla restituzione dello stato di avanzamento fisico, procedurale e finanziario del Programma e nella misurazione dei progressi raggiunti rispetto ai risultati attesi. Accanto a tali analisi sono presenti valutazioni in merito agli aspetti trasversali quali: evoluzioni nel contesto, funzionamento del sistema di gestione, comunicazione, coinvolgimento del partenariato e a formulare suggerimenti in merito alle criticità riscontrate e alle possibili azioni</p> <p>Alla luce dei dati di monitoraggio di dicembre 2018 il quadro degli interventi ammessi a finanziamento non mostra sostanziali avanzamenti rispetto a quanto illustrato nel precedente Rapporto Annuale di Valutazione, testimoniando un rallentamento dell'attività di selezione, quantomeno con riferimento agli aspetti di definizione formale. La situazione riguardante il livello di attuazione procedurale, tuttavia, conferma e rafforza le precedenti valutazioni di un'avanzata fase realizzativa per la gran parte delle opere</p> |

| | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--------------------|--|
| | | | | | | | | <p>correttive.</p> | <p>finanziate che ha consentito al Programma di conseguire gli obiettivi di spesa del'n+3 e il target finanziario intermedio del Performance Framework per l'Asse I.</p> <p>Per quanto riguarda l'Asse II e, in particolare, gli interventi relativi alle ALI, nonostante i ritardi che hanno caratterizzato il passaggio dalla fase di concertazione locale a quella centrale, l'approccio adottato comincia a registrare positivi risultati, anche nella direzione più concreta della selezione degli interventi.</p> <p>La scelta di introdurre un nuovo processo valutativo nei lavori del Tavolo Centrale è stato uno dei fattori che hanno indubbiamente contribuito a dilatare i tempi con cui si è giunti ad ammettere a finanziamento le progettualità emerse in seno alle ALI. Al costo pagato in termini temporali fanno tuttavia da contraltare alcuni significativi elementi di positività riguardanti la coerenza strategica e la maturità progettuale degli interventi ammessi.</p> |
|--|--|--|--|--|--|--|--|--------------------|--|

6 ASPETTI CHE INCIDONO SUI RISULTATI DEL PROGRAMMA E MISURE ADOTTATE (ARTICOLO 50, PARAGRAFO 2, DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013)

(a) Aspetti che incidono sui risultati del programma e misure adottate

Come richiamato nelle sezioni precedenti, nel corso del 2018 l'azione di *governance* è stata rivolta:

- assestamento del Parco progetti con l'adozione nel febbraio 2018 di una ulteriore presa d'atto per l'ammissione a finanziamento dei progetti e all'avvio delle attività utili alla saturazione della dotazione residua (attività negoziale col Beneficiario RFI e avvio delle procedure utili all'adozione di una manifestazione di interesse per la selezione di progetti ITS).
- raggiungimento del target finanziario N+3 a fronte di un target previsto di 291 Mln€: la spesa certificata al 31.12.2018 è pari a 298,84 Mln€
- raggiungimento dei target previsti dal *Performance Framework*: a fronte di un totale di 334,7mln€ di cui 217, 3 mln€, e 117,4 mln€, per l'Asse II
- revisione degli strumenti operativi sottesi al Sistema di Gestione e Controllo (SIGECO) e perfezionamento, anche in esito alle raccomandazione formulata dalla CE in esito al *Performance Data Reliability Audit* delle procedure di controllo dei dati di attuazione del Programma; da rilevare inoltre un'intensificazione delle verifiche di gestione mediante il consolidamento della check-list, l'incremento delle attività di controllo e il consolidamento dei processi informativi di rendicontazione e di verifica grazie al pieno funzionamento del nuovo sistema informativo;
- costituzione con decreto ministeriale n. 36 del 9 febbraio 2018, del Tavolo Centrale delle ALI con la prima convocazione, il 12 luglio 2018 a Roma, del Tavolo Centrale di Coordinamento: il TCC e l'avvio delle attività necessarie alla valutazione delle candidature e più in generale alla messa a regime delle attività di *scouting* e selezione degli interventi portuali che indirizzano anche l'ASSE II verso la piena operatività attuativa e gestionale.

In generale si segnala l'Amministrazione con riguardo a tematiche inerenti le innovazioni procedurali intervenute, che esterne, ovvero rivolte ai Beneficiari, per favorire un maggior presidio delle operazioni, per esempio attraverso il potenziamento delle attività di monitoraggio e rendicontazione.

Particolare attenzione è stata dedicata alla attività di monitoraggio ambientale e alla redazione del "I Rapporto di monitoraggio ambientale" nel dicembre 2018 prodotto esclusivamente ai fini del monitoraggio della VAS del PON IeR 2014-2020 ai sensi dell'art. 10 della Direttiva 2001/42/CE□così come recepito dall'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. .Il quadro fornito conferma, quindi, che le Strutture di gestione continuano ad operare nel consolidare le fondamenta di una *governance* efficiente ed efficace, capace di contribuire al mantenimento e al miglioramento nel tempo della *performance* complessiva del Programma.

Si sottolinea la continua e proficua collaborazione tra le Autorità del Programma, con la Commissione europea e l'Agenzia di Coesione Territoriale formalizzata durante i Comitati di Sorveglianza (CdS giugno e dicembre) e le relative sedute tecniche, nonché nei periodici incontri bilaterali (marzo e ottobre).

(b) Valutazione se i progressi compiuti verso il conseguimento degli obiettivi siano sufficienti per garantirne la realizzazione con l'indicazione di eventuali azioni correttive attuate o pianificate, se del caso.

Opzionale - non ci sono azione correttive

7. SINTESI PER IL CITTADINO

Una sintesi pubblica dei contenuti delle relazioni di attuazione annuali e finali è pubblicata e caricata come file separato in forma di allegato della relazione di attuazione annuale e finale.

Si può caricare/trovare la sintesi per il cittadino nell'applicazione SFC2014 sotto Generale > Documenti

8. RELAZIONE SULL'ATTUAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI

9. OPZIONALE PER LA RELAZIONE DA PRESENTARE NEL 2016, NON APPLICABILE AD ALTRE RELAZIONI SCHEMATICHE: AZIONI ATTUATE PER OTTEMPERARE A CONDIZIONALITÀ EX ANTE

Tabella 14: Azioni attuate per ottemperare alle condizionalità ex ante generali applicabili

| Condizionalità ex-ante generale | Criteri non soddisfatti | Azioni attuate | Termine | Organismi responsabili | Azione completata entro il termine | Criteri soddisfatti | Data prevista per l'attuazione completa delle azioni rimanenti | Osservazioni |
|---------------------------------|-------------------------|----------------|---------|------------------------|------------------------------------|---------------------|--|--------------|
|---------------------------------|-------------------------|----------------|---------|------------------------|------------------------------------|---------------------|--|--------------|

Tabella 15: Azioni attuate per ottemperare alle condizionalità ex ante tematiche applicabili

| Condizionalità ex-ante generale | Criteri non soddisfatti | Azioni attuate | Termine | Organismi responsabili | Azione completata entro il termine | Criteri soddisfatti | Data prevista per l'attuazione completa delle azioni rimanenti | Osservazioni |
|---------------------------------|-------------------------|----------------|---------|------------------------|------------------------------------|---------------------|--|--------------|
|---------------------------------|-------------------------|----------------|---------|------------------------|------------------------------------|---------------------|--|--------------|

10. PROGRESSI COMPIUTI NELLA PREPARAZIONE E NELL'ATTUAZIONE DI GRANDI PROGETTI E DI PIANI D'AZIONE COMUNI (ARTICOLO 101, LETTERA H), E ARTICOLO 111, PARAGRAFO 3, DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013)

10.1. Grandi progetti

Tabella 12: Grandi progetti

| Progetto | CCI | Stato del grande progetto | Investimenti totali | Costi ammissibili totali | Data notifica/presentazione prevista | Data del tacito accordo/dell'approvazione della Commissione | Inizio previsto dell'attuazione (anno, trimestre) | Data completamento prevista | Asse prioritario / priorità d'investimento | Stato attuale di attuazione - progresso finanziario (% delle spese certificate alla Commissione rispetto ai costi ammissibili totali) | Stato attuale di attuazione - progressi principali della fase principale di attuazione del progetto | Output principali | Data della firma del primo contratto d'opera | Osservazioni |
|---|-----------------|---|---------------------|--------------------------|--------------------------------------|---|---|-----------------------------|--|---|---|------------------------------------|--|---|
| Asse Ferroviario Napoli-Bari -Itinerario NA-BA, 1° tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello | 2017IT16RFMP013 | Notifica/presentazione alla CE prevista | 813.000.000,00 | 174.163.783,16 | 2018, Q1 | | 2014, Q1 | 2022, T2 | I - 7a | 17,00 | Edilizia | Ferrovie ricostruite e/o rinnovate | 22-lug-2014 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento prevista " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: 2023_Q4 |
| Asse Ferroviario Napoli-Bari -Itinerario Napoli - Bari, Raddoppio tratta Cancello - Frasso Telesino | 2017IT16RFMP014 | Notifica/presentazione alla CE prevista | 630.000.000,00 | 190.311.418,69 | 2018, Q3 | | Prima del 2014 | 2022, T4 | I - 7a | 0,00 | Edilizia | Ferrovie ricostruite e/o rinnovate | 20-dic-2016 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento prevista " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: 2023_Q2 |
| Asse Ferroviario Palermo-Catania-Messina. Raddoppio della tratta BicoCCA-Catenanuova | 2017IT16RFMP012 | Notifica/presentazione alla CE prevista | 415.000.000,00 | 135.000.000,00 | 2019, Q1 | | Prima del 2014 | 2020, Q3 | I - 7a | 0,00 | Edilizia | Ferrovie ricostruite e/o rinnovate | 26-gen-2018 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento prevista " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: 2022_Q4 |
| Metaponto - Sibari - Paola (Bivio S. Antonello): Fase prioritaria | 2017IT16RFMP002 | Presentato | 154.810.000,00 | 103.695.587,00 | 2017, Q2 | 8-set-2017 | Prima del 2014 | 2019, Q2 | I - 7a | 50,00 | Edilizia | Ferrovie ricostruite e/o rinnovate | 1-mag-2013 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento prevista " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: 2019_Q4 |
| Nodo ferroviario di Palermo: Tratta La Malfa/EMS - Carini | 2017IT16RFMP006 | Notifica/presentazione alla CE prevista | 1.152.300.000,00 | 18.731.472,00 | 2017, Q3 | 12-feb-2018 | Prima del 2014 | 2018, Q4 | I - 7a | 67,00 | Edilizia | Ferrovie ricostruite e/o rinnovate | 11-ott-2006 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento prevista " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: 2020_Q4 |
| Porto di Salerno - Collegamenti stradali e ferroviari - Sistema dei trasporti " Salerno Porta Ovest " | 2017IT16RFMP009 | Notifica/presentazione alla CE prevista | 146.600.000,00 | 60.567.974,19 | 2017, Q2 | 22-set-2017 | Prima del 2014 | 2018, Q2 | II - 7c | 0,00 | Edilizia | Raccordi stradali | 14-dic-2012 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento prevista " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: 2019_Q2 |
| Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto | 2017IT16RFMP003 | Notifica/presentazione alla CE prevista | 478.581.000,00 | 96.340.478,00 | 2017, Q2 | 23-gen-2018 | Prima del 2014 | 2018, Q4 | I - 7a | 40,00 | Edilizia | Ferrovie ricostruite e/o rinnovate | 15-ott-2008 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento prevista " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: 2020_Q1 |
| Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrello | 2017IT16RFMP010 | Notifica/presentazione alla CE prevista | 1.634.716.000,00 | 143.555.558,92 | 2017, Q2 | 23-nov-2017 | Prima del 2014 | 2018, Q2 | I - 7a | 44,00 | Edilizia | Ferrovie ricostruite e/o rinnovate | 20-set-1994 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento previsto " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: 2019_Q4 |
| Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta BicoCCA-Targia | 2017IT16RFMP005 | Notifica/presentazione alla CE prevista | 132.000.000,00 | 82.816.962,00 | 2017, Q3 | 5-ott-2017 | Prima del 2014 | 2021, T2 | I - 7a | 22,00 | Edilizia | Ferrovie ricostruite e/o rinnovate | 7-ott-2015 | A sistema il campo presente sulla tabella " " Data di completamento prevista " " , non è modificabile. Si segnala, pertanto, che la data di completamento prevista è: |

Problemi significativi incontrati nella realizzazione dei grandi progetti e misure adottate per risolverli

Non si registrano problemi significativi nell'attuazione e realizzazione dei Grandi Progetti.

Si rappresenta quanto segue:

- Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest: il collaudo dell'opera è slittato al 31/03/2021. Lo slittamento rispetto a quanto previsto dal PO è dovuto alle difficoltà economiche dell'impresa capofila Tecnis e al conseguente blocco del cantiere. All'inizio del 2019 il beneficiario ha dato comunicazione dell'affitto del cantiere al Consorzio ARECHI.
- Asse Ferroviario Napoli-Bari –Itinerario NA-BA, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello: La stipula della Convenzione di appalto è avvenuta il 18/12/2017; la consegna delle prestazioni è avvenuta il 02/01/2018. La consegna lavori è avvenuta il giorno 20 novembre 2018. L'attivazione dell'intervento è pianificata nel 2022.
- Asse Ferroviario Napoli-Bari –Itinerario Napoli – Bari. Raddoppio tratta Cancello – Frasso Telesino: in data 10.02.2017 sono state consegnate le attività di guardiania delle aree e Bonifica da ordigni esplosivi propedeutiche all'esecuzione dei lavori dell'intervento complessivo che sono in corso. La stipula della convenzione per l'appalto è avvenuta il 22.12.2017 , la consegna delle prestazioni è avvenuta il 12.01.2018, con avvio della progettazione esecutiva. La consegna lavori è avvenuta nel gennaio 2019. L'attivazione dell'intervento è pianificata ad aprile 2023
- Raddoppio Bari - S. Andrea Bitetto: le opere sono in avanzato stato di realizzazione e l'attivazione del raddoppio è prevista nel 2020 Q1. Lo slittamento rispetto al 2018 Q4, come previsto dal PO è dovuto al rinvenimento di un ipogeo, in parte interferente con la nuova sede dell'infrastruttura ferroviaria e il successivo rinvenimento di un terrapieno inquinato da rifiuti su un tratto della nuova sede, per cui nel corso del 2018 è stato finalizzato con Italferr il piano di bonifica dell'area. Nel contempo la situazione finanziaria dell'appaltatore, per quanto ancora critica, non ha procurato ulteriori ritardi sull'avanzamento dei lavori in appalto. La data di attivazione dell'intervento all'esercizio ferroviario è prevista al 30/9/2019;
- Nodo ferroviario di Palermo: nell'ambito del PO è finanziata la realizzazione della tratta C. I lavori sulla tratta oggetto di finanziamento sono sostanzialmente conclusi – intervento già attivato – a meno di alcuni impianti tecnologici;
- Raddoppio Palermo-Messina - Tratta Fiumetorto-Ogliastrillo: Il raddoppio della intera tratta da Fiumetorto a Ogliastrillo è stato attivato il 17/12/2017. Sono in corso al momento interventi di completamento delle opere non funzionali all'esercizio ferroviario e se ne prevede il completamento entro il 2019;
- Velocizzazione Catania-Siracusa - Tratta Bicocca-Targia: La realizzazione degli interventi è in corso, ad eccezione della variante di Gornalunga la cui attivazione è prevista nel 2022. Attivazione degli interventi prevista attualmente nel 2019.

Infine, si evidenzia che l'elaborazione delle richieste di co-finanziamento per i due GP “Napoli-Cancello” e “Cancello-Frasso”, in stretto raccordo con gli esperti di JASPERS Advisory, ha richiesto ulteriori approfondimenti e analisi a garanzia della qualità delle informazioni inserite nelle richieste di co-finanziamento determinando un allungamento nei tempi di sottomissione delle domande di co-finanziamento alla Commissione, ma il rispetto delle tempistiche previste alla tabella 10.1.

Eventuali modifiche previste dell'elenco dei grandi progetti del programma operativo

Nel mese di settembre 2018, è stata modificata la Tabella 27 - *Grandi Progetti del PON*, a seguito dell'espunzione, nel gennaio 2018, del Grande Progetto "*Asse Ferroviario Napoli-Bari: Nodo di Bari – Bari Sud (variante tratta Bari C.le-Bari Torre a Mare)*" candidato a finanziamento dal Beneficiario RFI sul PON "Infrastrutture e Reti 2014-2020" nell'ambito dell'avviso di manifestazione d'interesse di maggio 2016 e successivamente ritenuto ammissibile nelle more dell'elaborazione dell'Analisi Costi Benefici. Trattandosi di modifica minore al Programma, la stessa è stata sottoposta all'approvazione del CdS – conclusione della procedura scritta avvenuta in data 26.09.2018, con nota prot.n. 14877.

10.2. Piani d'azione comuni

Stato di avanzamento dell'attuazione di fasi diverse dei piani d'azione comuni

Il Programma non prevede l'attuazione di Piani di Azione Comuni

Tabella 13: Piani d'azione comuni (PAC)

| Titolo del PAC | CCI | Fase di attuazione del PAC | Costi ammissibili totali | Sostegno pubblico totale | Contributo del PO al PAC | Asse prioritario | Tipo di PAC | Presentazione alla Commissione (prevista) | Inizio dell'attuazione [previsto] | Completamento [previsto] | Output e risultati principali | Spese ammissibili totali certificate alla Commissione | Osservazioni |
|----------------|-----|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------|-------------|---|-----------------------------------|--------------------------|-------------------------------|---|--------------|
|----------------|-----|----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------|-------------|---|-----------------------------------|--------------------------|-------------------------------|---|--------------|

Problemi significativi incontrati e misure adottate per risolverli

| |
|--|
| |
|--|

PARTE B

RENDICONTAZIONE DA PRESENTARE NEGLI ANNI 2017 E 2019 E RELAZIONE DI ATTUAZIONE FINALE

(articolo 50, paragrafo 4, e articolo 111, paragrafi 3 e 4, del regolamento (UE) n. 1303/2013

11. VALUTAZIONE DELL'ATTUAZIONE DEL PROGRAMMA OPERATIVO (ARTICOLO 50, PARAGRAFO 4, E ARTICOLO 111, PARAGRAFO 4, DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013)

11.1. Informazioni nella parte A e conseguimento degli obiettivi del programma (articolo 50, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1303/2013)

| | |
|------------------|--|
| Asse prioritario | I - Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T |
|------------------|--|

Relativamente all'ASSE I si segnala il raggiungimento del target di spesa previsto dal *Performance Framework*: al 31.12.2018 la spesa certificata è pari al 270,35 Mln€, su cui è stato conseguito e superato il Target fissato a 217,3 Mln€. Relativamente agli indicatori di attuazione del Performance Framework, riportati nella versione revisionata del Programma - approvato con Decisione C(2018)1144, risultano avviati 17 interventi per le linee ferroviarie ricostruite o rinnovate a fronte di un target di 14.

La spesa certificata, pertanto, risulta pari al 123% del Target.

Con riferimento ai nuovi Grandi Progetti a valere sulla linea di azione I.1.1., nel corso del 2018, successivamente alle attività avviate nell'anno precedente per l'elaborazione delle domande di cofinanziamento alla CE e all'avvio nel maggio 2017, della collaborazione con JASPERS Advisory IQR per supportare l'AdG e il Beneficiario RFI nell'implementazione della Scheda Grande Progetto, sono proseguite le attività finalizzate al finanziamento dei progetti a titolarità del Beneficiario RFI: 2 lotti della Direttrice Napoli-Bari e 1 lotto della Direttrice Palermo-Messina-Catania.

- «*Asse ferroviario NA-BA: Variante alla linea Napoli – Cannello*»
- In data 12.10.2018 è stata trasmessa a JASPERS IQR, la documentazione funzionale all'avvio delle attività di valutazione (Scheda Grande Progetto, Action Completion Note, Mappa Natura 2000, la Sezione A del format di Notifica di Grande Progetto, etc.);
- In data 7.11.2018 è pervenuto il *completeness check* da parte di JASPERS IQR confermando l'avvenuta ricezione di tutti i documenti utili all'avvio della valutazione;
- In data 11.04.2019 è pervenuto il "Independent Quality Review" da parte di JASPERS con valutazione positiva dell'intervento, trasmesso successivamente al nodo Italia tramite il sistema informativo SFC2014, in funzione della successiva trasmissione ai Servizi della CE.

La Convenzione con il Beneficiario è stata sottoscritta in data 22.11.2018 ed in data 20.12.2018 è avvenuta la trasmissione alla Corte dei Conti della Convenzione e del relativo Decreto di approvazione. La registrazione è avvenuta nel corso del primo bimestre del 2019.

- «*Asse ferroviario NA-BA: Raddoppio Cannello-Frasso Telesino*»
- In data 21.12.2018 è stata trasmessa a JASPERS IQR, la documentazione funzionale all'avvio

delle attività di valutazione(Scheda Grande Progetto, Action Completion Note, Mappa Natura 2000, la Sezione A del format di Notifica di Grande Progetto, etc.) .

- In data 10.01.2019 è pervenuto il completeness check da parte di JASPERS IQR confermando l'avvenuta ricezione di tutti i documenti utili all'avvio della valutazione;
- Atteso entro giugno 2019 il "Independent Quality Review" da parte di JASPERS IQR.
- "Itinerario Messina – Palermo – Catania: Raddoppio Bicocca – Catenanuova"
- nel mese di giugno 2018 è stato dato avvio alla predisposizione delle domande di co-finanziamento e a tal proposito sono stati condivisi con Jaspers Advisory i risultati dello Studio di Traffico.
- "Asse Ferroviario Napoli-Bari: Nodo di Bari – Bari Sud (variante tratta Bari C.le-Bari Torre a Mare)"

Il GP, candidato a finanziamento e ritenuto ammissibile nelle more dell'elaborazione dell'Analisi Costi e Benefici, è stato espunto dal PON in quanto è emerso che i benefici associati alla realizzazione e messa in esercizio dell'intervento producevano effetti solo su una porzione di territorio regionale e non si riscontrava sufficiente rilevanza in termini di trasporto passeggeri lunga percorrenza e merci per usufruire del finanziamento di un PON. Nel mese di settembre 2018 è stato modificato, dunque, il Programma procedendo alla modifica della Tabella 27- Grandi Progetti del PON, a seguito della condivisione della revisione con il Comitato di Sorveglianza, tramite modifica minore al Programma.

Nel corso del 2018, sono state avviate le interlocuzioni con il Beneficiario RFI al fine di individuare nuove operazioni da candidare a finanziamento nell'ambito delle LdA I.1.1 e I.1.2 che evidenziano risorse ancora disponibili per ca 86 Mln€. Per quanto riguarda la linea di azione I.2.1., inerente gli interventi realizzati dal Beneficiario ENAV, nel maggio 2018 è stato approvato il nuovo Piano Industriale di ENAV. Al riguardo, sono in corso approfondimenti da parte degli Uffici Tecnici di ENAV relativamente ad eventuali nuovi progetti potenzialmente candidabili sul PON, anche in virtù di un residuo finanziario della Linea di Azione I.2.1 pari a ca.18,2 Mln€.

Alla luce di quanto sopra, si può ritenere che i progetti selezionati per le Linee di Azione I.1.1 e I.1.2, concorrono in maniera positiva al Quadro di riferimento dell'efficacia di attuazione.

| | |
|------------------|--|
| Asse prioritario | II - Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio, inclusi vie navigabili interne e trasporti marittimi, porti, collegamenti multimodali e infrastrutture aeroportuali, al fine di favorire la mobilità regionale e locale sostenibile |
|------------------|--|

Per quanto concerne l'ASSE II, nei primi mesi del 2018 sono state siglate e registrate alla Corte dei Conti le Convenzioni di due interventi a cavallo:

- "Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisettoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto (18,04 Ml€) beneficiario Autorità di sistema portuale del mar Ionio
- "Porto di Gioia Tauro: Completamento e sviluppo del comparto Nord – Viabilità" (18,18Ml€)", beneficiario Autorità portuale di Gioia Tauro.

La spesa certificata al 31.12.2018 si attesta così sui 20,52 Mln€ a fronte di un target finanziario previsto dal Performance framework pari a 117,45 mln€. Relativamente agli indicatori di attuazione si segnala il raggiungimento del target relativo all'indicatore "Operazioni avviate per accosti aggiuntivi o riqualificati" (3 interventi con lavori in corso a fronte di un target di 3) mentre gli indicatori di attuazione relativi a "Operazioni avviate per piazzali, aree Logistiche, banchine - Superficie oggetto di intervento", "Operazioni avviate per materiale rimosso (dragaggi)" e "Operazioni avviate per applicativi e sistemi informatici" presentano un numero di interventi avviati inferiore al target.

In relazione al processo di selezione delle proposte progettuali, vale la pena sottolineare le attività messe in campo rispetto alle Aree Logistiche Integrate a valere sulle Linee di Azione II.1.1 e II.1.2 del PON: è proseguito, di concerto con Rete Autostradale Mediterranee (RAM), il percorso finalizzato al consolidamento dei criteri metodologici illustrati il 12 luglio in sede di incontro del Tavolo Centrale di Coordinamento (TCC) ALI ed alla loro declinazione in schede obiettivo e punteggi, elaborando ulteriori versioni delle schede e adeguando la metodologia proposta.

Contemporaneamente, e per tutto il 2018, è stata intensificata l'attività di scouting sulle proposte di intervento pervenute da ammettere a finanziamento sul PON IeR e la loro prevalutazione, anche nell'ambito di alcuni Gruppi di valutazione, attraverso incontri con i beneficiari e le regioni.

Con riguardo ai progetti prioritari proposti da ciascun Tavolo locale e gli importi finanziari complessivi previsti si rilevano, in particolare:

- in Campania 24 progetti per 714 mln€;
- in Puglia e Basilicata 31 progetti per 915 mln€;
- in Calabria (Polo Logistico di Gioia Tauro) 21 progetti per 309 mln€. Si segnala che sempre la Regione Calabria ha poi indicato 31 ulteriori interventi per i porti minori per un importo di 115 mln€.
- In Sicilia occidentale sono previsti 13 progetti per 241 mln€, a cui si aggiunge un ulteriore intervento di collegamento stradale al Porto di Palermo, che non si configura tuttavia di ultimo miglio, per un importo stimato di 450 mln€.
- in Sicilia Orientale sono proposti 11 interventi prioritari per 318 mln€, ed ulteriori 13 interventi di cui al momento non è precisato l'importo finanziario.

Nel corso del mese di dicembre 2018, il numero complessivo degli interventi oggetto di valutazione ai quali sono stati assegnati i punteggi sulla base del metodo identificato, è pari a n. 24 ed hanno riguardato le prime due istruttorie relative al Sistema Pugliese Lucano e al Quadrante della Sicilia occidentale.

Quanto alla LdA II.1.3, nel mese di giugno 2018 è stato convenzionato il "PROG 04 - Evoluzione della National Maritime Single Window e dell'e-manifest con estensione dello sdoganamento in mare", intervento volto alla razionalizzazione degli scambi di informazioni tra gli attori del ciclo portuale, garantendo la piena interoperabilità dei sistemi e realizzando l'estensione dello sdoganamento in mare. Nel perimetro della LdA, il PON ha innescato processi di ammodernamento della filiera logistica che, tuttavia, risulta opportuno consolidare assicurando, al contempo, un nuovo impulso alla spesa. A tal fine, l'AdG ha intrapreso interlocuzioni bilaterali per valutare le azioni da intraprendere ai fini dell'implementazione dello Sportello Unico Doganale e della National Maritime Single Window

coinvolgendo, rispettivamente, l’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera. L’Amministrazione, unitamente al completamento delle verifiche inerenti l’applicabilità della normativa in materia di aiuti di Stato relativamente ai progetti immateriali in materia di Port Community Systems (PCS) è, inoltre, impegnata a completare la definizione del perimetro complessivo di interoperabilità e l’eterogeneità dei livelli di sviluppo di tali interventi.

In riferimento alla LdA II.2.2, è stato completato l’iter amministrativo di convenzionamento dei progetti “Wi-Life Station” a titolarità di RFI S.p.A. e “Drive Belt” di UIRNet Spa, nei primi mesi del 2019 verrà, altresì, stipulata la convenzione per il progetto “Smart Road” di ANAS S.p.A. Inoltre, nel quadro di tale LdA, a fronte dell’interesse dimostrato da parte di diversi *stakeholder*, l’Amministrazione ha avviato l’iter di definizione di un avviso di manifestazione d’interesse su tematiche individuate come strategiche quali la sicurezza delle infrastrutture e la digitalizzazione del trasporto.

Asse prioritario

III - Assistenza Tecnica

L’avanzamento finanziario dell’Asse III, al 31/12/2018, ammonta ad un importo complessivo pari a circa 9 Mln€ di cui certificati alla CE 7,9 Mln€. Le somme certificate sono determinate dalle Domande di Rimborso presentate nel corso dell’anno a valere su *Servizi di Assistenza Tecnica a supporto dell’Autorità di Gestione e dell’Autorità di Certificazione nello svolgimento delle attività connesse all’attuazione e alla sorveglianza del Programma Operativo Nazionale “Infrastrutture e Reti 2014-2020”, Servizio di monitoraggio e di adeguamento del sistema informativo SIPONREM per le attività connesse alla sorveglianza dei progetti afferenti il PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 e Servizio di informazione e comunicazione del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.*

Nel 2018 è giunto a conclusione l’intervento *Progetto di Studio e ricerca OCSE/CEMT: Gigantismo navale e alleanze tra grandi Compagnie* dell’Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE), uno studio volto ad indagare gli impatti del gigantismo navale e delle alleanze tra grandi Compagnie sulla catena logistica manifatturiera\industriale\distributiva con attenzione alla “retroportualità” (interporti, piattaforme logistiche e collegamenti di “ultimo miglio”), al fine di individuare modelli di integrazione logistici più performanti e adeguati a gestire il “nuovo” trasporto marittimo. In generale i contenuti dello studio costituiscono un’opportunità di approfondimento utile alle attività di Valutazione (art. 56 del Reg UE 1303/2013) del programma nel suo complesso. Lo studio è stato oggetto di pubblicazione.

11.2. Azioni specifiche adottate per promuovere la parità fra uomini e donne e prevenire la discriminazione, in particolare l’accessibilità per le persone con disabilità, e i dispositivi attuati per garantire l’integrazione della prospettiva di genere nei programmi operativi e nelle operazioni (articolo 50, paragrafo 4, e articolo 111, paragrafo 4, secondo comma, lettera e), del regolamento (UE) n. 1303/2013)

Non sono previste particolari misure per promuovere la parità fra uomini e donne e per prevenire la discriminazione, in quanto gli obiettivi previsti all’interno del PO non prevedano azioni specifiche in tal senso. Va infatti segnalato che i beneficiari del Programma sono persone giuridiche.

Inoltre, con riferimento all'Asse III, l'attribuzione di incarichi a persone fisiche avviene nel rispetto delle procedure di affidamento disciplinate dalla normativa vigente.

11.3. Sviluppo sostenibile (articolo 50, paragrafo 4, e articolo 111, paragrafo 4, secondo comma, lettera f), del regolamento (UE) n. 1303/2013)

Il PON IeR 2014-2020 include considerazioni ambientali in tutte le fasi di gestione, attuazione e controllo. Tale attività ha richiesto la collaborazione di diverse figure coinvolte nell'attuazione del Programma e la messa in campo di numerose iniziative volte a garantire la piena ed efficace integrazione delle procedure e dei temi ambientali nel più generale quadro di attuazione degli interventi.

In particolare si segnala:

- L'istituzione, nell'ottobre del 2017, del Tavolo Tecnico permanente per il monitoraggio ambientale VAS del PON al quale partecipano, in seduta permanente: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; il Ministero per i beni e le attività culturali; ISPRA; l'Agenzia per la Coesione Territoriale.
- La creazione di una Task Force Ambiente costituita da tre esperti in materia di procedure di valutazione e monitoraggio ambientale di piani e programmi.
- La condivisione con diversi soggetti coinvolti nell'attuazione del programma (AdG, Responsabili di linea, Assistenze tecniche, Beneficiari, ecc.) delle attività di monitoraggio ambientale e delle questioni ambientali prioritarie.
- L'integrazione di tutta la documentazione amministrativa del programma con gli aspetti ambientali (scheda gestione progetto, criteri di selezione, schede di valutazione per l'ammissione a finanziamento, convenzioni, check list di controllo di primo livello), sia in termini procedurali sia di contenuto.
- L'implementazione di una sezione dedicata al monitoraggio ambientale all'interno del Sistema Informativo del PON.
- La sensibilizzazione ulteriore sulle tematiche ambientali dei Beneficiari chiamati a rispondere agli adempimenti in materia di monitoraggio VAS ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 già all'interno della Convenzione sottoscritta con l'Autorità di Gestione.
- L'intensa attività di raccolta bottom-up, di dati anche di tipo georiferito, e successiva elaborazione che consente di leggere organicamente il legame tra le singole opere e i loro effetti territoriali e ambientali.
- La creazione di una sezione del Portale del PON dedicata al monitoraggio ambientale;
- La pubblicazione sul sito ufficiale del PON del Piano di Monitoraggio Ambientale, adottato il 19 Febbraio 2018.
- La presentazione, nel dicembre 2018, del I Rapporto di Monitoraggio Ambientale e la successiva adozione e pubblicazione sul sito ufficiale del PON.

11.4. Rendicontazione sul sostegno utilizzato per gli obiettivi connessi ai cambiamenti climatici (articolo 50, paragrafo 4, del regolamento (UE) n. 1303/2013)

| Asse prioritario | Importo del sostegno da usare per obiettivi in materia di cambiamento climatico (in EUR) | Proporzione del sostegno totale dell'Unione al programma operativo (%) |
|------------------|--|--|
| I | 314.483.946,10 | 36,31% |
| II | 119.956.514,72 | 25,62% |
| Totale | 434.440.460,83 | 31,42% |

Il sostegno del Programma agli obiettivi di lotta al cambiamento climatico ad oggi si attesta al 36,31% del budget ed è frutto dell'azione combinata di interventi materiali – ferroviari, portuali e di ultimo miglio – e immateriali, il cui comune denominatore è quello di favorire la competitività del settore dei trasporti anche in termini di riduzione delle emissioni climalteranti in atmosfera e di resilienza delle infrastrutture di trasporto agli effetti del cambiamento climatico in atto. Il Programma dunque contempla tanto interventi che mitigano il cambiamento climatico favorendo sostanzialmente il passaggio dal trasporto su gomma a quello su ferro e nave, quanto interventi di adattamento al cambiamento climatico consistenti in opere di mitigazione del rischio idrogeologico, anche attraverso il ricorso a tecnologie ITS.

Il contributo principale è apportato dall'ASSE I, che attiva 3 categorie di operazione a valere al 40% sulla lotta cambiamento climatico:

- *024 - Ferrovie (rete centrale TEN-T)*: questa categoria di operazione, ad oggi, contribuisce con 220,6 Mln€ di spesa certificata e con ben 798,7 Mln€ di costi ammissibili, andando a finanziare interventi ferroviari di primaria importanza per lo spostamento del traffico passeggero e merci dal trasporto su gomma al trasporto su ferro;
- *025 - Ferrovie (rete globale TEN-T)*: questa categoria di operazione realizza opere ferroviarie complementari alle precedenti, per 100,4 Mln€ di spesa certificata e 195,8 Mln€ di costi ammissibili;
- *044 - Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)*: questa categoria di operazione, anche se meno rilevante in termini finanziari (12,3 Mln€ di spesa certificata e 53,9 Mln€ di costi ammissibili) sviluppa grandi potenzialità di contrasto precoce ai potenziali danno generati da avventi meteorologici avversi.

Un sostegno importante è apportato anche dall'ASSE II, che attiva le seguenti 3 categorie di operazione anch'esse a valere al 40% sulla lotta cambiamento climatico:

- *035 - Trasporti multimodali (TEN-T)*: con 4,5 Mln€ di spesa certificata e 105,1 Mln€ di costi ammissibili, contribuiscono efficacemente alla razionalizzazione del traffico passeggeri e merci da e per i grandi nodi ferroviari e portuali e al decongestionamento delle aree urbane che ne sono interessate;
- *039- Porti marittimi (TEN-T)*: gli interventi finanziati concorrono alla lotta al cambiamento climatico promuovendo una maggiore efficienza e resilienza delle infrastrutture portuali con 21,6 Mln€ di spesa certificata e 240,0 Mln€ di costi ammissibili;
- *044 - Sistemi di trasporto intelligenti (compresa l'introduzione della gestione della domanda, sistemi di pedaggio, monitoraggio informatico, sistemi di informazione e controllo)*: al pari dell'ASSE I, gli interventi finanziati a valere su questa categoria di operazione, nonostante la ridotta dimensione finanziaria pari a 1,9 Mln€ di spesa certificata e 54,7 Mln€ di costi ammissibili, sono rilevanti nella lotta al cambiamento climatico in termini di riduzione delle emissioni

attraverso, ad esempio, la razionalizzazione delle movimentazioni portuali e dei traffici marittimi.

11.5. Ruolo dei partner nell'attuazione del programma

Il ruolo dei partner, sin dalla fase di avvio del Programma è stato considerato cruciale da parte dell'Autorità di Gestione, in linea con le direttive strategiche comunitarie. Il 2018, grazie al processo di *governance* attivato dalle Aree Logistiche Integrate, è stato caratterizzato da un vivace e costruttivo dialogo, finalizzato a migliorare la competitività del territorio, tra l'Amministrazione Centrale e le Regioni. Nel corso del 2018 sono inoltre proseguite attività di confronto continuo con la CE, l'ACT e i beneficiari che hanno trovato in occasione dei Comitati di Sorveglianza e due incontri bilaterali momento di confronto e scambio informativo sullo stato di attuazione complessivo del Programma e sulle immediate prospettive di attuazione. Si evidenzia inoltre la proficua e continua collaborazione con il team di JASPERS Advisory per ciò che attiene alla redazione delle schede GP, la cui complementarietà nelle competenze rispetto a quelle dell'amministrazione ha stimolato la crescita delle competenze stesse dell'Amministrazione, ora autonoma su molteplici aspetti relativi alla predisposizione delle SGP.

È da evidenziare, al di là del ruolo cui è chiamata, l'attività dell'AdA che, nel contesto normativo di riferimento in continua evoluzione, ha consentito un proficuo scambio finalizzato all'assestamento delle procedure e degli strumenti di gestione del Programma. In questa direzione la collaborazione ha riguardato anche l'attività dedicata al tema dell'affidabilità dei dati e delle procedure che hanno condotto l'AdG all'esame, in sede di *dell'Audit of Performance Data Reliability*, del sistema di gestione e controllo da parte dei servizi della CE. Infine vale segnalare l'interesse dimostrato da diversi stakeholder e le esigenze dello Stato membro che hanno portato l'Amministrazione, sempre nell'ottica di un continuo scambio e del ruolo proattivo dei partner, a valutare l'opportunità di pubblicare, nel corso del 2019, di una nuova manifestazione di interesse per la formulazione di proposte progettuali nell'ambito della LdA II.2.2. «Info-mobilità», volta allo sviluppo di tematiche di importanza strategica come il monitoraggio dello stato delle infrastrutture e la digitalizzazione del trasporto.

12. INFORMAZIONI OBBLIGATORIE E VALUTAZIONE IN CONFORMITÀ ALL'ARTICOLO 111, PARAGRAFO 4, PRIMO COMMA, LETTERE A) E B), DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013

12.1. Progressi nell'attuazione del piano di valutazione e seguito dato alle risultanze delle valutazioni

Il Piano di valutazione del PON I&R 2014-2020, approvato dal Comitato di Sorveglianza del Programma con procedura scritta conclusasi con nota prot. n. 7937 del 5/09/2016, è stato redatto in coerenza con la normativa comunitaria per il periodo di programmazione dei Fondi SIE 2014-2020, basandosi su un'analisi dell'impianto regolamentare di riferimento a livello europeo e nazionale, sulle lezioni apprese nel periodo di programmazione 2007-2013, e sull'approfondimento della strategia programmatica del PON I&R 2014-2020. A seguito della procedura di evidenza pubblica (pubblicazione bando aprile 2016 / termine presentazione offerte giugno 2016 / aggiudicazione luglio 2017), il Servizio di Valutazione Indipendente del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 è stato affidato all'ATI Ecorys UK Limited /Università Commerciale L. Bocconi e l'avvio delle attività è avvenuto il 17.07.2017. L'avvio del Servizio è stato caratterizzato, oltre che dall'elaborazione degli strumenti volti alla pianificazione metodologica e operativa riguardante tutto l'arco di svolgimento del Servizio, dalla risposta a un'istanza di approfondimento espressamente sollecitata in sede di Comitato di Sorveglianza dalla Commissione Europea, riguardante l'accompagnamento del processo di modifica del PON con un'analisi dedicata.

Il contributo valutativo, nella logica di una virtuosa interazione tra programmazione e valutazione, ha provveduto a integrare le analisi contenute nella proposta di modifica del PO riguardanti: i cambiamenti socioeconomici significativi; le evoluzioni del quadro programmatico; l'avanzamento nell'implementazione del programma. Si è inoltre provveduto alla valutazione sugli effetti attesi delle modifiche proposte in termini strategici e dal punto di vista del conseguimento degli obiettivi, anche trasversali, e alla formulazione di alcune considerazioni conclusive e di suggerimenti. Tra i contributi avviati in tale sede e proseguiti anche a valle della Decisione di modifica, sono stati forniti supporti volti a integrare le informazioni metodologiche riguardanti il sistema degli indicatori del Programma, recepiti integralmente dall'Amministrazione, così come l'individuazione di alcune ulteriori ipotesi di revisione che potranno essere oggetto di successiva modifica. A seguito della condivisione con l'Autorità di Gestione di un modello di Rapporto Annuale di Valutazione, in coerenza con le previsioni del Piano si è provveduto all'elaborazione del primo Rapporto e al suo rilascio nel marzo 2018. Il documento, in quanto primo Rapporto riferito all'annualità 2017 che, per molti aspetti, si è configurata come la prima in cui tutte le componenti attuative e gestionali hanno registrato una vera e propria entrata a regime, ha individuato alcune specifiche finalità. Si è trattato, da un lato, di colmare un gap informativo che attiene al "racconto" delle modalità con cui si è giunti a tale fase pienamente implementativa, dall'altro, di porre le basi per le valutazioni da sviluppare nei successivi Rapporti Annuali e nell'ambito degli altri approfondimenti valutativi. Per rispondere a tali finalità, si è ritenuto che la chiave di lettura più opportuna fosse quella di presentare il complesso delle analisi attraverso un raffronto con il precedente periodo di programmazione alla luce di alcuni principali elementi quali: le condizioni di contesto macroeconomico, normativo e programmatico, con una specifica attenzione ai cambiamenti intervenuti sotto il profilo regolamentare, organizzativo e procedurale; il livello di avanzamento conseguito dai due Programmi su un medesimo arco temporale di riferimento; il superamento o meno delle criticità evidenziate relativamente al periodo 2007-2013, così come la capacità di valorizzare alcuni elementi di forza emersi.

I principali esiti del Rapporto Annuale sono stati presentati al Comitato di Sorveglianza del giugno 2018 in cui si è data evidenza di come, nel raffronto tra i due periodi il PON Infrastrutture e Reti, oltre a poter beneficiare di condizioni di contesto migliorate, abbia saputo affrontare le sfide rappresentate dalle significative innovazioni regolamentari introdotte e raggiungere livelli di avanzamento complessivo positivi se confrontati con la performance del precedente Programma misurata su un medesimo periodo di

riferimento. Nonostante ciò è emersa la necessità di un rafforzamento delle attività di sorveglianza sull'attuazione soprattutto con riferimento ai progetti nativi del periodo di programmazione 2014-2020. Per tale ragione e in attuazione delle indicazioni del Piano di Valutazione si è provveduto a sviluppare l'approfondimento dedicato all'elaborazione di supporti volti a contribuire a un rafforzamento amministrativo in termini di aumento della capacità previsionale sull'attuazione fisica e procedurale degli interventi e sul conseguimento degli obiettivi di spesa. Ciò attraverso lo sviluppo di modelli previsionali a integrazione e in sinergia con le funzionalità del sistema di monitoraggio del Programma. La metodologia adottata è stata oggetto di una prima applicazione pilota a tutti gli interventi di natura ferroviaria ammessi a finanziamento sull'Asse I del PON. Gli esiti della sperimentazione condotta hanno suggerito una validità del modello adottato nel restituire una visione d'insieme delle performance del complesso degli interventi considerati con riferimento ai diversi criteri e nel segnalare le singole criticità e i relativi necessari livelli di attenzione da adottare nella sorveglianza dei singoli interventi. A conclusione dell'approfondimento e nell'ottica di valorizzarne gli esiti si è proposto che il modello valutativo sperimentato possa essere trasformato in un'occasione strutturata e periodica di sorveglianza accanto agli strumenti già previsti dal Programma. Per quanto concerne le Aree Logistiche Integrate, in ragione di una dilatazione nella tempistica del percorso partenariale intrapreso, il primo approfondimento realizzato è stato indirizzato a una valutazione del contesto di attuazione delle ALI e orientato a fornire un aggiornamento sulle dinamiche commerciali e più in generale sui temi economici riguardanti le Autorità di Sistema Portuale e i rispettivi porti nelle regioni coinvolte nell'attuazione del PON. Oltre all'elaborazione di un quadro aggiornato sull'evoluzione dei dati riguardanti il comparto marittimo alle diverse scale, si sono valutate le ricadute delle numerose innovazioni legislative che hanno interessato la portualità.

Coerentemente con le previsioni del Piano di Valutazione nei primi mesi del 2019, si è provveduto all'elaborazione del secondo Rapporto Annuale di Valutazione. Gli esiti del Rapporto hanno confermato l'opportunità di procedere con l'attività pianificata riguardante la strutturazione di un appuntamento periodico di analisi esperta dei dati di monitoraggio sulla base del modello sviluppato nell'ambito dell'approfondimento valutativo dedicato.

| Stato | Nome | Fondo | Anno di finalizzazione della valutazione | Tipo di valutazione | Obiettivo tematico | Argomento | Risultati (in caso di esecuzione) | Follow-up (in caso di esecuzione) |
|----------|--|-------|--|---------------------|--------------------|---|---|--|
| Eseguito | Valutazione della proposta di modifica del PON | FESR | 2017 | Misto | 07 | In risposta a un'istanza di approfondimento espressamente sollecitata in sede di Comitato di Sorveglianza dalla Commissione europea, è stata elaborata un'analisi dedicata ad accompagnare il processo di modifica del PON. | <p>La proposta di modifica è stata complessivamente valutata come debitamente motivata. Si è individuato un ambito di miglioramento nella formulazione dei contenuti per ciò che attiene alla riconduzione di alcune revisioni a effettive evoluzioni intervenute nel contesto di attuazione, a fronte di modifiche volte a correggere errori materiali e a una manutenzione del PO a due anni dalla sua approvazione.</p> <p>A tal fine si è provveduto a restituire una sintetica descrizione delle principali evoluzioni intervenute e, con riferimento alla dimensione strategica, è emerso che: la proposta di modifica si configura come un semplice rafforzamento di alcune linee strategiche la cui contenuta entità, in termini finanziari, si pone in modo coerente allo stato di avanzamento del Programma. Tale quadro, in particolare, è caratterizzato da un ritardo nell'implementazione di alcune Linee dell'Asse II giustificato</p> | La valutazione della proposta di modifica è stata integrata nel processo di modifica del PO. Tra i contributi avviati nell'ambito di tale attività e proseguiti anche a valle della Decisione di modifica, sono stati forniti supporti volti a integrare le informazioni metodologiche riguardanti il sistema degli indicatori del Programma, recepiti integralmente dall'Amministrazione, così come l'individuazione di alcune ulteriori ipotesi di revisione che potranno essere oggetto di successiva modifica. |

| | | | | | | | | |
|----------|--|------|------|-------|----|--|--|--|
| | | | | | | | dalla complessità del meccanismo partenariale attivato e dagli effetti di alcune modifiche di carattere normativo; le significative evoluzioni del contesto normativo e programmatico, consolidano il superamento della frammentazione degli strumenti programmatici in un quadro di indirizzi unitario che rafforza la strategia del Programma e la affianca con ulteriori strumenti trasversali e settoriali; i più recenti dati di carattere macroeconomico delineano un quadro di miglioramento che, tuttavia, mantiene quei caratteri di squilibrio territoriale che motivano la strategia del PON. | |
| Eseguito | Strumenti per il rafforzamento della capacità previsionale | FESR | 2019 | Misto | 07 | L'approfondimento risponde ad alcune esigenze conoscitive individuate in seno al Piano di Valutazione, con riferimento all'elaborazione di supporti volti a contribuire a un rafforzamento amministrativo in termini di aumento della capacità previsionale sull'attuazione fisica e procedurale degli interventi e sul conseguimento degli obiettivi di spesa. Ciò attraverso lo sviluppo di modelli previsionali a | Il modello valutativo elaborato ha previsto la redazione di schede intervento articolate alla luce di sei criteri di valutazione: due criteri relativi allo stato di avanzamento procedurale – la fase attuale di avanzamento rilevata all'ultima scadenza di monitoraggio disponibile e la previsione di conclusione della fase di esecuzione lavori formulata alla stessa data; tre criteri inerenti la completezza del dato procedurale e la presenza di eventuali scostamenti; un | A conclusione dell'approfondimento e nell'ottica di valorizzarne gli esiti si è proposto che il modello valutativo sperimentato possa essere trasformato in un'occasione strutturata e periodica di analisi esperta dei dati di monitoraggio finalizzata a fornire all'Autorità di Gestione uno strumento aggiuntivo per la sorveglianza sull'attuazione dei singoli interventi e del Programma nel suo complesso. |

| | | | | | | | | |
|-------------|------------------------------|------|------|-------|----|--|---|---|
| | | | | | | <p>integrazione e in sinergia con le funzionalità del sistema di monitoraggio del Programma</p> | <p>criterio riguardante la coerenza del percorso realizzativo con tempi medi di realizzazione calcolati con l'applicativo VISTO, strumento disponibile sul sito dell'Agenzia per la Coesione Territoriale. La metodologia è stata oggetto di una prima applicazione pilota a tutti gli interventi di natura ferroviaria ammessi a finanziamento sull'Asse I del PON Infrastrutture e Reti. Gli esiti della sperimentazione condotta hanno suggerito una validità del modello adottato nel restituire una visione d'insieme delle performance del complesso degli interventi considerati con riferimento ai diversi criteri e nel segnalare le singole criticità e i relativi necessari livelli di attenzione da adottare nella sorveglianza dei singoli interventi.</p> | <p>Rispetto al modello valutativo già elaborato si provvederà a una sua integrazione con analisi sull'andamento della spesa prevista sulla base dei dati attualmente disponibili a sistema e a verificare l'eventuale necessità di informazioni aggiuntive rispetto a quelle oggetto di monitoraggio.</p> |
| Pianificato | Le Aree Logistiche Integrate | FESR | 2019 | Misto | 07 | <p>A seguito del primo approfondimento sul contesto di attuazione, l'analisi si concentrerà sulla valutazione dell'efficacia dei meccanismi partenariali attivati in termini, sia di miglioramento del processo di selezione degli interventi, sia di valore aggiunto nelle dinamiche di concertazione per lo sviluppo dei territori</p> | | |

| | | | | | | | | |
|----------|---|------|------|-------|----|--|--|--|
| | | | | | | coinvolti dall'iniziativa. | | |
| Eseguito | Il contesto di attuazione delle Aree Logistiche Integrate | FESR | 2019 | Misto | 07 | <p>Il primo approfondimento sulle ALI è stato orientato a fornire un aggiornamento sulle dinamiche commerciali e più in generale sui temi economici riguardanti le Autorità di Sistema Portuale e i rispettivi porti nelle regioni coinvolte nell'attuazione del PON. Oltre all'elaborazione di un quadro aggiornato sull'evoluzione dei dati riguardanti il comparto marittimo alle diverse scale, si sono valutate le ricadute delle numerose innovazioni legislative che hanno interessato la portualità.</p> | <p>A fronte di un'analisi generale è stata condotta una disamina puntuale sulle singole Autorità di Sistema Portuale volta a verificare gli effetti delle evoluzioni legislative e la capacità di adattamento e di utilizzo delle opportunità offerte dai nuovi strumenti di carattere programmatico ed economico. In questo senso si è ritenuto di interesse approfondire lo stato dell'arte riguardante l'istituzione delle Zone Economiche Speciali che, insieme alle Aree Logistiche Integrate costituiscono il principale strumento messo a disposizione del legislatore al fine di rendere più attrattive le aree geografiche del Mezzogiorno comprendenti un'area portuale attraverso semplificazione della burocrazia, maggior trasparenza e incentivi fiscali per le aziende.</p> | <p>La valutazione sul contesto di attuazione delle ALI informerà le successive valutazioni dedicate ad approfondire il funzionamento dei meccanismi partenariali che le caratterizzano e i risultati raggiunti in termini, sia di miglioramento del processo di selezione degli interventi, sia di valore aggiunto nelle dinamiche di concertazione per lo sviluppo dei territori coinvolti dall'iniziativa.</p> |
| Eseguito | Rapporto Annuale di Valutazione 2018 | FESR | 2018 | Misto | 07 | <p>Il Rapporto è finalizzato alla restituzione dello stato di avanzamento fisico, procedurale e finanziario del Programma e nella misurazione dei progressi raggiunti rispetto ai risultati</p> | <p>L'avvio del PON ha potuto beneficiare di condizioni di contesto migliori del PON 2007-13, le innovazioni normative introdotte a vari livelli, hanno consentito al Programma di muoversi in un</p> | <p>In quanto primo Rapporto, il documento oltre a restituire il quadro sull'avanzamento complessivo si è arricchito di finalità aggiuntive volte a colmare il gap informativo che attiene al "racconto" delle</p> |

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | <p>attesi. Accanto a tali analisi sono presenti valutazioni in merito agli aspetti trasversali quali: evoluzioni nel contesto, funzionamento del sistema di gestione, comunicazione, coinvolgimento del partenariato e a formulare suggerimenti in merito alle criticità riscontrate e alle possibili azioni correttive.</p> | <p>quadro programmatico unitario. Le prime analisi relative all'impatto di tali evoluzioni legislative, consegnano tuttavia un'immagine in chiaroscuro, in cui gli effetti di tali provvedimenti sembrano non aver pienamente prodotto gli effetti auspicati.</p> <p>Il livello di attuazione del Programma presenta dati che delineano una situazione non ancora pienamente consolidata sotto il profilo del quadro progettuale di riferimento, ma che si presenta ben indirizzata con riferimento all'implementazione dei progetti già ammessi, grazie anche a una positiva evoluzione degli strumenti di selezione adottati. In merito alle strutturazione del sistema di gestione e controllo il Programma sembra essere stato in grado di superare le sfide poste dalle numerose innovazioni regolamentari introdotte nell'attuale ciclo di programmazione. La dimensione partenariale è stata valorizzata con il percorso di attivazione delle Aree Logistiche Integrate. I primi risultati ottenuti, sembrano giustificare la scelta di</p> | <p>modalità con cui si è giunti alla fase pienamente implementativa del Programma, e a porre le basi per le valutazioni da sviluppare nei successivi Rapporti Annuali e nell'ambito degli altri approfondimenti valutativi. Oltre a una restituzione delle valutazioni in sede di Comitato di Sorveglianza, il principale seguito ha riguardato dunque la possibilità di individuare con più precisione le esigenze conoscitive in relazione all'attuale stato di avanzamento raggiunto.</p> |
|--|--|--|--|--|--|--|--|

| | | | | | | | | |
|----------|--------------------------------------|------|------|-------|----|--|--|--|
| | | | | | | | rafforzare e razionalizzare le esperienze intraprese nel 2007-2013 in questa direzione. Il ritardo attuativo dovuto alla lunghezza dei tempi partenariali sembra possa essere recuperato, con un costo in termini temporali ripagato da un recupero nella vivacità del dialogo tra Amministrazione Centrale e Regioni. | |
| Eseguito | Rapporto Annuale di Valutazione 2019 | FESR | 2019 | Misto | 07 | Il Rapporto è finalizzato alla restituzione dello stato di avanzamento fisico, procedurale e finanziario del Programma e nella misurazione dei progressi raggiunti rispetto ai risultati attesi. Accanto a tali analisi sono presenti valutazioni in merito agli aspetti trasversali quali: evoluzioni nel contesto, funzionamento del sistema di gestione, comunicazione, coinvolgimento del partenariato e a formulare suggerimenti in merito alle criticità riscontrate e alle possibili azioni correttive. | Alla luce dei dati di monitoraggio di dicembre 2018 il quadro degli interventi ammessi a finanziamento non mostra sostanziali avanzamenti rispetto a quanto illustrato nel precedente Rapporto Annuale di Valutazione, testimoniando un rallentamento dell'attività di selezione, quantomeno con riferimento agli aspetti di definizione formale. La situazione riguardante il livello di attuazione procedurale, tuttavia, conferma e rafforza le precedenti valutazioni di un'avanzata fase realizzativa per la gran parte delle opere finanziate che ha consentito al Programma di conseguire gli obiettivi di spesa del'n+3 e il target finanziario intermedio del Performance Framework per l'Asse I. | Le valutazioni sullo stato di avanzamento conseguito e, in particolare, gli elementi di attenzione riguardanti la non completa saturazione di alcune linee di Azione e la presenza di alcuni scostamenti inerenti a progetti ferroviari di significativa rilevanza hanno confermato l'opportunità di procedere con l'attività pianificata riguardante la strutturazione di un appuntamento periodico di analisi esperta dei dati di monitoraggio sulla base del modello sviluppato nell'ambito dell'approfondimento valutativo dedicato. Le analisi dedicate ad alcuni ambiti connessi alla gestione del Programma, il monitoraggio ambientale e le attività di comunicazione, hanno inoltre evidenziato l'opportunità di procedere con approfondimenti valutativi |

| | | | | | | | | |
|-------------|--|------|------|-------|----|---|---|--------------------------|
| | | | | | | | <p>Per quanto riguarda l'Asse II e, in particolare, gli interventi relativi alle ALI, nonostante i ritardi che hanno caratterizzato il passaggio dalla fase di concertazione locale a quella centrale, l'approccio adottato comincia a registrare positivi risultati, anche nella direzione più concreta della selezione degli interventi.</p> <p>La scelta di introdurre un nuovo processo valutativo nei lavori del Tavolo Centrale è stato uno dei fattori che hanno indubbiamente contribuito a dilatare i tempi con cui si è giunti ad ammettere a finanziamento le progettualità emerse in seno alle ALI. Al costo pagato in termini temporali fanno tuttavia da contraltare alcuni significativi elementi di positività riguardanti la coerenza strategica e la maturità progettuale degli interventi ammessi.</p> | dedicati a tali aspetti. |
| Pianificato | Analisi periodica esperta dei dati di monitoraggio | FESR | 2019 | Misto | 07 | In continuità con l'approfondimento dedicato allo sviluppo di strumenti per il rafforzamento della capacità previsionale e in base agli esiti della | | |

| | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|--|--|
| | | | | | sperimentazione condotta, il modello valutativo verrà adottato per una periodica analisi esperta dei dati di monitoraggio. Rispetto al modello valutativo già elaborato si provvederà a una sua integrazione con analisi sull'andamento della spesa prevista. | | |
|--|--|--|--|--|---|--|--|

12.2. Risultati delle misure di informazione e pubblicità dei fondi attuate nel quadro della strategia di comunicazione

Le attività di comunicazione sono proseguite nel tracciato segnato nell'anno precedente rafforzando il ruolo del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e del MIT nel contesto della Politica di Coesione attraverso una strategia caratterizzata da una forte integrazione tra gli strumenti attivati e volta a **comunicare “con” il cittadino e non “al” cittadino**.

In particolare, gli obiettivi perseguiti sono:

- **Informare sugli interventi cofinanziati** e sui risultati raggiunti soprattutto nelle regioni interessate dal PO;
- Potenziare i canali di comunicazione funzionali al coinvolgimento delle **giovani generazioni**;
- Ampliare la **partecipazione del partenariato e degli stakeholder**, con il coinvolgimento attivo soprattutto dei Beneficiari;
- **Valorizzare le ricadute economico-sociali** derivanti dall'attuazione degli interventi previsti dal PO;
- Evidenziare la centralità del principio di **tutela dell'ambiente**, trasversale a tutti gli interventi del Programma;
- **Diffondere ma differenziare**, attraverso una strategia rivolta a tutto il territorio ma focalizzata sulle regioni target;
- **Comunicare chiaramente**, adottando un linguaggio semplice e individuando messaggi efficaci;
- Affinare e canalizzare **l'attività dei media** in modo che fungano da cassa di risonanza del ruolo del PO nello sviluppo del territorio.

Le attività poste in essere per raggiungere tali obiettivi sono state diverse e tutte fortemente integrate tra di loro:

- **Azione di sensibilizzazione Il Sud #InRete con l'Europa: racconta con i tuoi occhi**. Un'iniziativa di sensibilizzazione sul ruolo della UE e sul PO dedicata agli studenti delle regioni interessate dal Programma. A seguito di un percorso formativo in aula e di una visita didattica guidata presso uno degli interventi finanziati nella regione di appartenenza, gli studenti hanno partecipato a un contest realizzando un elaborato finale (breve video, testo redazionale o fotografia) che ha raccontato il PO e la rilevanza che gli interventi finanziati sul territorio hanno per il futuro delle nuove generazioni. Gli elaborati, messi a disposizione su una piattaforma internet dedicata accessibile dal sito web, sono stati votati dal pubblico e i più votati sono stati premiati. L'attività è stata supportata da una Campagna media online e su carta stampata. L'azione è stata inserita nell'ambito dell'attività #euinmyregion promossa dalla DG-Regio.
- **Festival Porte aperte all'innovazione (Palermo 14-15 novembre 2018)**. Il Programma ha partecipato al Festival “Porte aperte all'innovazione - La politica di coesione per lo sviluppo del Sud”. In questa cornice, il PO ha organizzato l'evento informativo annuale, ha fornito informazioni nello spazio espositivo dedicato ed ha partecipato, risultando tra i vincitori, al “**premio App4Sud**” con il video in Realtà Virtuale “In viaggio con le merci”.

Il Programma ha, inoltre, celebrato la **Festa dell'Europa** nel contesto dell'Azione di Sensibilizzazione ed ha partecipato con uno spazio espositivo al**ForumPA**, svoltosi a Roma dal 22 al 24 maggio 2018.

- La **comunicazione online** ha continuato ad essere elemento centrale della strategia che si basa sul concetto di gestione “integrata e sincronizzata” delle tecnologie digitali con lo scopo di stimolare la massima partecipazione del pubblico e di coinvolgere il maggior numero di utenti in rete.
- **Sito web:** il sito web nelle due versioni IT ed EN è stato costantemente aggiornato ed integrato con nuove pagine e funzionalità. È stato realizzato di uno strumento di indagine conoscitiva per la rilevazione della user experience. È stata aperta di un’area con accesso riservato tramite credenziali dedicata alla tematica Aree Logistiche Integrate. Nel 2018 si sono registrate 79.466 visualizzazioni di pagina (93.521 quelle registrate dalla messa online al 31.12.2018) con forti picchi in concomitanza con l’organizzazione di eventi sul territorio e soprattutto con l’Azione.
- **Social:** i sei social network (FaceBook, Instagram, Twitter, SlideShare, Issuu e YouTube) sono stati costantemente aggiornati e monitorati. Nel 2018 sono stati realizzati 366 post (1 al giorno) e i like alla pagina di **Facebook** da 300 sono passati a 954. L’attività intensa ha permesso di raggiungere 1.160.541 persone (utenti unici) che hanno visualizzato i contenuti della pagina Facebook del Programma, ampliando notevolmente il bacino d’utenza. Su **Twitter**, con una frequenza di pubblicazione medesima a quella di FB, si sono raggiunte 211.856 visualizzazioni e 509 follower in più. I follower su Twitter sono altamente profilati (profili istituzionali o enti e associazioni di settore). **Instagram:** con una pubblicazione intensa a ridosso dell’attività di sensibilizzazione, vede nel 2018 un aumento di 100 follower. Durante il periodo di votazione degli elaborati della prima edizione dell’Azione di sensibilizzazione (18 giu-18 lug), grazie alle campagne sponsorizzate, sono state raggiunte 621.823 persone e sono stati ottenuti 6.683 clic sul link della pagina del sito per la votazione.
- **Pubblicazioni, multimedia e materiale di supporto,** lo stile narrativo avviato nel 2017, finalizzato a raccontare in modo accattivante temi complessi, si è dimostrato vincente e, in tale solco, si è continuato a lavorare. Nel corso del 2018 è stato realizzato (stampato a Marzo 2019) il primo numero della collana dei “**Quaderni del PON Infrastrutture e Reti**” dedicato all’Azione di sensibilizzazione. Sono state realizzate **Infografiche** dedicate agli interventi, **video montaggi e video in motion graphic** per raccontare il PON-IR e la strategia di comunicazione. A supporto delle attività, e in particolare per l’Azione di sensibilizzazione, sono stati realizzati prodotti ad hoc quali gadget, materiali informativi, targhe e premi per le scuole.
- **Ufficio stampa e Relazioni Pubbliche.** Sono proseguite le attività volte al **monitoraggio** delle uscite sulla stampa di articoli di interesse e/o menzioni inerenti il PO per intercettare eventuali criticità e poter predisporre le risposte idonee. Sono stati attivati contatti con i media locali in relazione alle diverse fasi dell’Azione di sensibilizzazione e per l’evento annuale “Il Sud #InRete con l’Europa” che si è svolto il 14 novembre a Palermo. Rilevanti e con elevato valore aggiunto sono stati i rapporti avviati con i soggetti coinvolti nell’Azione di sensibilizzazione: gli uffici Europe Direct, gli uffici stampa dei Beneficiari, le scuole e i docenti. Le attività hanno previsto l’uscita di un pubblicredazionale su **www.repubblica.it**, nell’ambito della campagna media online, avente ad oggetto l’Azione di sensibilizzazione e la redazione di un articolo per il **FPA Annual Report** dal titolo “La strategia di comunicazione interattiva del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020”. Per ciascuna delle principali iniziative del PO (es.: incontri trilaterali, partecipazione a fiere o iniziative, raggiungimento del Target di spesa N+3, ecc.) sono stati realizzati comunicati stampa e news per il portale per facilitarne la diffusione ai pubblici di riferimento.

13. AZIONI ATTUATE PER OTTEMPERARE A CONDIZIONALITÀ EX ANTE (ARTICOLO 50, PARAGRAFO 4, DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013) (PUÒ ESSERE INCLUSO NELLA RELAZIONE DA PRESENTARE NEL 2016 (CFR. IL PRECEDENTE PUNTO 9). RICHIESTO NELLA RELAZIONE DA PRESENTARE NEL 2017) OPZIONE: RELAZIONE SULLO STATO DEI LAVORI

14. INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI CHE POSSONO ESSERE AGGIUNTE, A SECONDA DEL CONTENUTO E DEGLI OBIETTIVI DEL PROGRAMMA OPERATIVO (ARTICOLO 111, PARAGRAFO 4, SECONDO COMMA, LETTERE A), B), C), D), G) E H), DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013)

14.1. Progressi compiuti nell'attuazione dell'approccio integrato allo sviluppo territoriale, incluso lo sviluppo delle regioni che affrontano sfide demografiche e svantaggi naturali o permanenti, lo sviluppo urbano sostenibile e lo sviluppo locale di tipo partecipativo nell'ambito del programma operativo

L'assetto strategico-programmatico non esplicita il contributo del Programma allo sviluppo territoriale, ciononostante è da leggersi in tale ottica l'approccio partenariale perseguito nell'ambito delle ALI e già illustrato, nella presente relazione, nelle sezioni 11.1 e 11.5

14.2. Progressi compiuti nell'attuazione di azioni intese a rafforzare la capacità delle autorità degli Stati membri e dei beneficiari di gestire e utilizzare i Fondi

Come già brevemente descritto nella Sezione 2 della presente Relazione, l'annualità 2018 ha rappresentato un momento di rilevante avanzamento per le azioni di rafforzamento della capacità dei soggetti di riferimento per il Programma Operativo, in linea con quanto programmato nel PRA adottato dall'Amministrazione: i Piani di Rafforzamento Amministrativo (PRA) costituiscono un innovativo strumento di rafforzamento amministrativo su base volontaria che l'Italia, per prima tra gli Stati Membri dell'Unione Europea, sta sperimentando.

Fornendo un aggiornamento sullo stato di implementazione del Piano di Rafforzamento Amministrativo (PRA) nell'ambito della prima fase, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata una delle Amministrazioni con le performance attuative più elevate e alla seconda fase, già in avvio, è ascrivibile il duplice obiettivo di incidere sulle capacità di gestione dei fondi strutturali e di realizzare interventi che possano essere funzionali ad un più ampio sviluppo organizzativo, rivelandosi utili ad accrescere l'efficacia non solo del PON, ma di tutti i programmi di investimento gestiti dal Ministero. In particolare la fase II avrà tre principali obiettivi: *i)* migliorare la capacità amministrativa delle Stazioni appaltanti sotto i differenti profili tecnici, di monitoraggio e sorveglianza, in quanto la novità del nuovo periodo post 2020 è rappresentata dalle nuove Direttive Comunitarie relative agli appalti nei settori pubblici e nelle concessioni che pongono un accenno importante sulla programmazione; *ii)* implementare i sistemi informativi con upgrade e sviluppo di nuove soluzioni software finalizzati ad accrescere l'efficacia del flusso informativo affinché i sistemi possano dialogare in maniera rapida; *iii)* facilitare i progetti complessi tramite delle relative azioni ad hoc. Riguardo all'avanzamento complessivo degli interventi finanziati dai Fondi e Programmi, in ciascuna delle 5 Regioni meno sviluppate (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia) è stata condotta un'analisi con l'obiettivo di evitare l'approccio verticale per Fondo a favore di un approccio di tipo orizzontale orientato ad individuare, monitorare e mettere a sistema l'ammontare di investimenti attualmente impiegati a beneficio del territorio.

I primi esiti dell'analisi condotta che consentono di affermare che, a fronte di un totale di circa 15 mld€ di risorse finanziarie disponibili, il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC) - a cui è ascrivibile una dotazione finanziaria di circa 11,5 mld€ - risulta la fonte di finanziamento principale, la cui percentuale impegnata nelle cinque Regioni si aggira intorno ad una media del 75% circa, seguito dal PON IeR che - a fronte di una dotazione finanziaria pari a circa 1,8 mld€ - vede ad oggi una ripartizione delle risorse tra il 6,3% e l'11,7% su singola Regione.

Al fine di valorizzare e promuovere sia la crescita dei territori in disavanzo, sia il miglioramento degli

interventi attualmente previsti nelle altre Regioni, nell'ottica di utilizzare in maniera più efficiente possibile tutte le risorse disponibili, è stata rappresentata la volontà di riunire un Tavolo ministeriale per condividere quanto sarà svolto anche per le rimanenti regioni italiane.

14.3. Progressi compiuti nell'attuazione di eventuali misure interregionali e transnazionali

Il Programma non prevede l'attuazione di misure interregionali e transnazionali.

14.4. Se del caso, il contributo alle strategie macroregionali e relative ai bacini marittimi

Come previsto dal regolamento (UE) n. 1303/2013, articolo 27, paragrafo 3, sul "contenuto dei programmi", articolo 96, paragrafo 3, lettera e) su "contenuto, adozione e modifica dei programmi operativi nell'ambito dell'obiettivo Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione", articolo 111, paragrafo 3 e paragrafo 4, lettera d), sulle "relazioni di attuazione per l'obiettivo Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione", e all'allegato 1, sezione 7.3 sul "contributo dei programmi generali alle strategie macroregionali e per i bacini marittimi", il presente programma contribuisce alle strategie macroregionali e/o per i bacini marittimi:

Nell'ambito della sinergia tra i fondi e tra le strategie di sviluppo promosse dall'Unione europea, il PON I&R condivide gli obiettivi di sviluppo e sposa appieno le strategie di crescita proposte dalla Strategia per la Regione Adriatico-Ionica per le regioni italiane meno sviluppate (Puglia, Calabria e Sicilia sono le Regioni interessate alla strategia), in particolare, attraverso il perseguimento dell'obiettivo specifico II.1. "Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale" realizzando interventi sulle diverse Linee Azione:

- LdA II.1.1.: potenziamento delle infrastrutture e attrezzature portuali e interportuali dei nodi Core interessati anche dalla strategia EUSAIR, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi ;
- LdA II.1.2: potenziamento dei collegamenti multimodali dei suddetti nodi con la rete globale ("ultimomiglio"), favorendo una logica di unitarietà del sistema
- LdAII.1.3: ottimizzazione della filiera procedurale del trasporto merci, compresa quella doganale, attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo, in una logica di single window/one stop shop.

In tal senso, nell'ambito del PON, rilevante è il contributo delle cinque Aree Logistiche Integrate di interesse per la rete centrale europea, di cui 4 rilevanti per la strategia EUSAIR: il Polo logistico di Gioia Tauro, il Sistema pugliese-lucano, il Quadrante sud orientale della Sicilia e il Quadrante occidentale Sicilia, individuate dal Programma come rilevanti per contribuire alla strategia EUSAIR ed i cui obiettivi, pertanto, saranno considerati nella fase di definizione della rispettive strategie e nella rilevazione dei relativi fabbisogni per la promozione e programmazione degli interventi.

Ulteriore contributo del PON I&R alla Strategia EUSAIR è da riferirsi all'implementazione e sviluppo degli interventi finalizzati a realizzare un sistema di gestione e monitoraggio del traffico marittimo nel bacino Adriatico-Ionico e lo Sportello Unico Doganale, nell'ottica della creazione di una single window nazionale, attraverso il coinvolgimento dei principali soggetti coinvolti ovvero l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, il Comando delle Capitanerie di Porto e Uirnet Spa.

In tale cornice, l'Autorità di Gestione, con l'intento d'individuare progetti capaci di garantire il massimo valore aggiunto per il conseguimento degli obiettivi della strategia EUSAIR, ha previsto, in fase di selezione, l'applicazione di appositi criteri di premialità. Il criterio specificatamente dedicato alla Strategia EUSAIR per ciascuna Linea di Azione è il "Contributo alla realizzazione delle azioni prioritarie identificate nell'ambito del Pilastro II - Connecting the Region" rappresentato dal MIT quale Amministrazione centrale incaricata per l'implementazione dello stesso e per il quale è stata attivata un'apposita task force all'interno del Ministero che coinvolge le diverse Direzioni Generali, ed in particolare la Direzione generale su cui è incardinato il PON.

Infine, per quanto riguarda il gruppo Trasporti del secondo Pilastro, il lavoro di candidatura dei progetti al label EUSAIR ha prodotto un totale di 44 progetti "labellizzati", di cui 16 riguardano l'Italia.

Tra questi, alcuni dei progetti proposti per il PON sono anche selezionati come prioritari nell'ambito del gruppo di lavoro trasporti del Pilastro 2.

- Strategia dell'UE per la regione del Mar Baltico (EUSBSR)
- Strategia dell'UE per la Regione Danubiana (EUSDR)
- Strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica (EUSAIR)
- Strategia dell'UE per la regione alpina (EUSALP)
- Strategia per i bacini marittimi dell'Atlantico (ATLSBS)

Il/i pilastro/i, l'argomento/gli argomenti e/o la/e questione/i trasversale/i per il/i quale/i il programma è pertinente:

| | Pilastro | Argomento / Questione trasversale |
|-------------------------------------|--------------------------------|---|
| <input type="checkbox"/> | 1 - Crescita blu | 1.1.1 - Tecnologie blu |
| <input type="checkbox"/> | 1 - Crescita blu | 1.1.2 - Pesca e acquacoltura |
| <input type="checkbox"/> | 1 - Crescita blu | 1.1.3 - Governance e servizi marini e marittimi |
| <input type="checkbox"/> | 1 - Crescita blu | 1.2.1 - Rafforzamento di R&S, innovazione |
| <input type="checkbox"/> | 1 - Crescita blu | 1.2.2 - Sviluppo delle PMI |
| <input type="checkbox"/> | 1 - Crescita blu | 1.2.3 - Potenziamento delle capacità |
| <input checked="" type="checkbox"/> | 2 - Collegamento della regione | 2.1.1 - Trasporto marittimo |
| <input checked="" type="checkbox"/> | 2 - Collegamento della regione | 2.1.2 - Collegamenti intermodali con l'entroterra |
| <input type="checkbox"/> | 2 - Collegamento della regione | 2.1.3 - Reti energetiche |
| <input type="checkbox"/> | 2 - Collegamento della regione | 2.2.1 - Rafforzamento di R&S, innovazione |
| <input type="checkbox"/> | 2 - Collegamento della regione | 2.2.2 - Sviluppo delle PMI |
| <input type="checkbox"/> | 2 - Collegamento della regione | 2.2.3 - Potenziamento delle capacità |
| <input type="checkbox"/> | 3 - Qualità ambientale | 3.1.1 - L'ambiente marino |
| <input type="checkbox"/> | 3 - Qualità ambientale | 3.1.2 - Habitat terrestri transnazionali e biodiversità |
| <input type="checkbox"/> | 3 - Qualità ambientale | 3.2.1 - Rafforzamento di R&S, innovazione |
| <input type="checkbox"/> | 3 - Qualità ambientale | 3.2.2 - Sviluppo delle PMI |
| <input type="checkbox"/> | 3 - Qualità ambientale | 3.2.3 - Potenziamento delle capacità |
| <input type="checkbox"/> | 4 - Turismo sostenibile | 4.1.1 - Offerta turistica diversificata (beni e servizi) |
| <input type="checkbox"/> | 4 - Turismo sostenibile | 4.1.2 - Gestione turistica sostenibile e responsabile (innovazione e qualità) |
| <input type="checkbox"/> | 4 - Turismo sostenibile | 4.2.1 - Rafforzamento di R&S, innovazione |
| <input type="checkbox"/> | 4 - Turismo sostenibile | 4.2.2 - Sviluppo delle PMI |
| <input type="checkbox"/> | 4 - Turismo sostenibile | 4.2.3 - Potenziamento delle capacità |

Azioni o meccanismi usati per collegare meglio il programma all'EUSAIR

A. I coordinatori macroregionali (principalmente coordinatori nazionali, coordinatori del pilastro, o membri del gruppo direttivo tematico) stanno partecipando al comitato di sorveglianza del programma?

Sì N.

B. Nei criteri di selezione sono stati attribuiti punti supplementari a misure specifiche a sostegno dell'EUSAIR?

Sì N.

a) Sono previsti inviti mirati a presentare proposte in relazione a EUSAIR?

Sì N.

b) Quanti progetti/azioni macroregionali sono già sostenuti dal programma? (Numero)

c) Sono stati attribuiti punti supplementari/bonus a un progetto/un'azione con un'elevata valenza o effetto macroregionale? In caso affermativo, approfondire la risposta (1 frase specifica)

d) Altre azioni (ad es. progetti strategici pianificati). Approfondire la risposta (1 frase specifica)

C. Il programma ha investito fondi dell'UE nell'EUSAIR?

Sì N.

Il programma prevede di investire nell'EUSAIR in futuro? Approfondire la risposta (1 frase specifica)

D. Risultati ottenuti in relazione all'EUSAIR (n.d. per il 2016)

E. Il programma contribuisce agli obiettivi e/o target annessi a ciascun argomento in virtù dei pilastri, come stabilito nel piano d'azione? (Specificare target e obiettivo/i)

14.5. Progressi compiuti nell'attuazione delle misure in materia di innovazione sociale, se del caso

| |
|--|
| |
|--|

14.6. Progressi compiuti nell'esecuzione di misure intese a rispondere ai bisogni specifici delle aree geografiche particolarmente colpite dalla povertà o dei gruppi destinatari a più alto rischio di povertà, discriminazione o esclusione sociale, con particolare riguardo per le comunità emarginate e le persone con disabilità, i disoccupati di lungo periodo e i giovani non occupati, comprese, se del caso, le risorse finanziarie utilizzate

| |
|--|
| Le misure intese a rispondere ai bisogni specifici delle aree geografiche particolarmente colpite dalla povertà o dei gruppi di destinatari a più alto rischio di povertà, discriminazione o esclusione sociale non sono pertinenti con le finalità e i settori di intervento del Programma di cui trattasi. |
|--|

**PARTE C RENDICONTAZIONE DA PRESENTARE NEL 2019 E RELAZIONE DI
ATTUAZIONE FINALE (articolo 50, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 1303/2013)
15. INFORMAZIONI FINANZIARIE A LIVELLO DI ASSE PRIORITARIO E DI
PROGRAMMA (ARTICOLO 21, PARAGRAFO 2, E ARTICOLO 22, PARAGRAFO 7, DEL REGOLAMENTO
(UE) N. 1303/2013)**

16. CRESCITA INTELLIGENTE, SOSTENIBILE E INCLUSIVA (OPZIONE RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE)

Informazioni e valutazioni relative al contributo del programma alla realizzazione della strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

Il PO Infrastrutture e Reti 2014-2020 intende perseguire le priorità dell'Unione Europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci, a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale. La strategia del PO prende le mosse dagli indirizzi definiti dalla Commissione Europea al fine di superare le criticità del sistema dei trasporti, puntando al potenziamento dell'offerta ferroviaria sulle principali direttrici ricadenti sui corridoi TEN-T, all'aumento della competitività del sistema portuale e interportuale, all'integrazione modale e al miglioramento dei collegamenti multimodali e all'ottimizzazione del sistema aeroportuale, contribuendo alla realizzazione del Cielo Unico Europeo.

A tal fine, il Programma Operativo Infrastrutture e Reti 2014-2020 prevede il conseguimento di risultati coerenti con ciascuno dei tre obiettivi di crescita previsti dalla Strategia Europa 2020:

- Crescita sostenibile, in quanto persegue l'obiettivo di ridurre sensibilmente le emissioni di gas a effetto serra, anche limitando il cofinanziamento delle modalità di trasporto più inquinanti (quella stradale in primis);
- Crescita intelligente, attraverso investimenti innovativi volti a ridurre i tempi di sdoganamento e a implementare sistemi e piattaforme telematiche (es. ERTMS, SESAR, Sportello Unico Doganale, Piattaforma Nazionale della Logistica), promuovendo così l'ottimizzazione della filiera procedurale e l'interoperabilità;
- Crescita inclusiva, in quanto, pur riguardando il traffico delle merci (a diretto vantaggio dei passeggeri vanno infatti solo gli interventi in ambito infomobilità), il PO incrementa la generale qualità dei servizi infrastrutturali e di trasporto, creando benefici indiretti a tutti i cittadini e ai fruitori delle infrastrutture.

Le strategie infrastrutturali richiamate sono riprese e declinate anche nei più recenti documenti di programmazione nazionale, tra cui, in primo luogo, nell'allegato al Documento di Economia e Finanza del 2019, dove risultano ancorate all'analisi dello stato dell'infrastruttura e della domanda di trasporto, messa in relazione con i trend di trasformazione del settore. L'impianto strategico è definito su questa duplice lettura, con l'obiettivo di tratteggiare una politica infrastrutturale di lungo periodo, funzionale alle traiettorie di sviluppo del Paese. In particolare, le linee prioritarie indicate in materia di infrastrutture di trasporto sono le seguenti:

- Tutelare e curare la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, per garantire la sicurezza degli spostamenti, la sostenibilità ambientale ed economica delle opere pubbliche, ma anche l'efficienza degli investimenti;
- Sostenere gli spostamenti da e per i luoghi di lavoro e di istruzione, riducendo i gap territoriali e avvicinando i servizi alle persone;
- Ottimizzare le catene logistiche e ridurre le esternalità negative sulla qualità dell'aria e sulla congestione del sistema viario;
- Permettere lo sviluppo di servizi al turismo, promuovendo iniziative mirate al sostegno della domanda di mobilità turistica attraverso il paese, nelle città e lungo le rotte dello slow tourism;
- Governare l'innovazione, smussandone gli aspetti minacciosi ed esaltandone il ruolo di opportunità di sviluppo, di ampliamento delle possibilità di scelta e di miglioramento della qualità

della vita.

La sostenibilità ambientale del settore dei trasporti è al centro anche degli interventi proposti nell'ambito della proposta di Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PEC) presentato alla Commissione Europea dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministero dello Sviluppo Economico e dal Ministero dell'Ambiente in modo congiunto nel gennaio del 2019. Il documento di pianificazione, attualmente in fase di consultazione in attesa di un'approvazione condivisa a livello europeo, prevista per fine 2019, evidenzia come l'efficienza nel settore del trasporto merci sia un elemento rilevante per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione e riduzione degli inquinanti locali. Gli strumenti di policy nel settore merci suggeriti dal PEC per contribuire al raggiungimento del target al 2030, i cui risultati finali dipendono per il 28% dagli efficientamenti del settore trasporti, sono i seguenti:

- Efficientamento energetico del trasporto merci reso possibile dal completamento delle reti TEN-T (corridoi ferroviari merci);
- Shift modale dalla strada alla rotaia attraverso la valorizzazione delle politiche incentivanti come il Marebonus e il Ferrobonus;
- Incentivi al rinnovo dei veicoli;
- Sviluppo della rete distributiva del gas naturale liquefatto (GNL);
- Incentivi all'utilizzo di biometano ed altri biocarburanti avanzati.

Dato l'attuale stato di avanzamento del Programma, caratterizzato da una bassa quota di progetti giunti a conclusione, non è ancora possibile esprimere una valutazione in termini di risultati di medio-lungo termine conseguiti. Con riferimento agli aspetti più direttamente realizzativi è tuttavia da sottolineare come, relativamente agli interventi che concorrono all'obiettivo di potenziamento della modalità ferroviaria e di miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza, si registri una quota di raggiungimento del target di km di linee ferroviarie ricostruite o rinnovate pari a circa il 42% e di impianti e sistemi tecnologici ferroviari pari a circa il 25%.

Sono invece ancora poco significativi i risultati realizzativi afferenti agli obiettivi di aumento della competitività del sistema portuale e interportuale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali, ottimizzazione del sistema aeroportuale.

17. ASPETTI CHE INCIDONO SUI RISULTATI DEL PROGRAMMA E MISURE ADOTTATE — QUADRO DI RIFERIMENTO DELL'EFFICACIA DELL'ATTUAZIONE (ARTICOLO 50, PARAGRAFO 2, DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1303/2013)

Se la valutazione dei progressi compiuti in relazione ai target intermedi e finali previsti dal quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione dimostra che determinati target intermedi e finali non sono stati conseguiti, gli Stati membri devono indicare i motivi alla base di tale mancato conseguimento nella relazione da presentare nel 2019 (per i target intermedi) e nella relazione di attuazione finale (per i target finali).

Il quadro di riferimento dell'efficacia dell'attuazione è uno dei pilastri dell'approccio orientato ai risultati della programmazione 2014-2020 e che, sebbene *driver* della *governance* fino alla fase di avvio del Programma, ha concentrato nel corso del 2018 lo sforzo gestionale dell'Amministrazione. Tale sforzo, oltre a rafforzare le attività utili al conseguimento dei target di spesa fissati dal *Performance Framework*, è stato rivolto al consolidamento e al formale avvio, come accennato in precedenza, delle procedure di selezione degli interventi portuali attraverso la costituzione del Tavolo di coordinamento; è da segnalare tuttavia che l'Amministrazione già a partire dal secondo semestre ha avviato le attività di istruttoria dei progetti portuali e l'ammissione a finanziamento con riserva (ovvero subordinandone la formale ammissione a finanziamento all'istruttoria in sede riunione del TCC).

Ciò premesso, relativamente all'ASSE II, come anticipato, la spesa certificata al 2018 si attesta sui 20,52 Mln€: il target finanziario intermedio pari a 117,45 Mln€ (18,8% della dotazione dell'Asse) fissato al 2018 è stato raggiunto per il 20%. Riguardo agli indicatori di attuazione, l'ASSE II è caratterizzato da una disarticolazione per tipologia di interventi e relativi target. E' stato conseguito il target dell'indicatore relativo a "Accosti aggiuntivi o riqualificati" (3 interventi con lavori in corso a fronte di un target di 3) mentre gli altri indicatori relativi a "Superficie oggetto di intervento (Piazzali, Aree Logistiche, Banchine)", "Materiale rimosso (Dragaggi)" e "Applicativi e sistemi informatici" presentano un numero di interventi avviati inferiore al target. Per il dettaglio si rimanda anche alla tabella 6 - "Informazioni finanziarie a livello di asse prioritario e di programma"

Il motivo alla base del mancato raggiungimento del target finanziario intermedio di ASSE II è da imputare al processo messo in campo per la selezione degli interventi portuali che sebbene rappresenti una *best practice* all'interno dell'Amministrazione per il coinvolgimento di tutti i principali stakeholder ha richiesto tempi di selezione più lunghi rispetto agli stringenti riferimenti temporali del *Performance Framework*. Nel corso del 2018 l'attività di selezione degli interventi portuali è proseguita intensamente. A seguito della costituzione dei 5 tavoli ALI, nel febbraio 2018 è stato istituito il Tavolo Centrale di Coordinamento (TCC) ALI, volto all'univoca definizione dei criteri di selezione tramite i quali valutare le proposte progettuali. Il TCC si è riunito per la prima volta il 12 luglio 2018 al fine di definire i criteri metodologici di selezione delle proposte e tradurre gli stessi in schede obiettivo e punteggi. Il percorso è andato avanti con una serie di incontri, intercorsi tra ottobre e novembre 2018, tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i rappresentanti delle Regioni, allo scopo di chiarire le perplessità relative alla metodologia di valutazione delle proposte progettuali. Per tutto il 2018 è stata intensificata l'attività di *scouting* sulle proposte di intervento pervenute: nel complesso sono pervenute all'Amministrazione 100 proposte progettuali, per un importo stimato di circa 2.497 mln€. Di questi interventi, nel gennaio 2019, ne sono stati valutati 24, in particolare i documenti integrativi trasmessi e richiesti nel dicembre 2018 hanno riguardato il Sistema Pugliese Lucano e il Quadrante Occidentale della Sicilia che nel mese di marzo 2019 ha sottoscritto tre Convenzioni il cui materiale è stato già inviato alla Corte dei Conti. Successivamente nel corso del 2019 sono pervenute ulteriori 19 schede integrative che hanno permesso di concludere le istruttorie per il Quadrante della Sicilia Orientale e il Sistema Campano.

DOCUMENTI

| Titolo del documento | Tipo di documento | Data documento | Riferimento locale | Riferimento della Commissione | File | Data di invio | Inviato da |
|---|--------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------------------|---|----------------------|-------------------|
| PON I&R 2014-2020 Sintesi pubblica RAA 2018 | Sintesi per i cittadini | 20-giu-2019 | | Ares(2019)4124300 | PON I&R 2014-2020 Sintesi pubblica RAA 2018 | 28-giu-2019 | nevallau |

RISULTATI DI CONVALIDA PIÙ RECENTI

| Gravità | Codice | Messaggio |
|------------|--------|---|
| Info | | La versione della relazione di attuazione è stata convalidata. |
| Attenzione | 2.11 | Nella tabella 1, se sono presenti l'indicatore quantitativo e l'asse prioritario AT, la somma della ripartizione annuale per genere deve essere pari al totale annuale. Errori per asse prioritario/obiettivo specifico/codice dell'indicatore con: III/3/3.1-1 . Esercizi non conseguiti: 2017, 2018 |
| Attenzione | 2.40 | Nella sezione 'Strategie macroregionali e concernenti i bacini marittimi' se la risposta alla domanda B è Sì, le domande a) e b) non devono essere vuote per la strategia EUSAIR |
| Attenzione | 2.43 | Nella sezione 'Strategie macroregionali e concernenti i bacini marittimi' se la risposta alla domanda C è No, il campo 'Il programma prevede di investire...' non deve essere vuoto per la strategia EUSAIR |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-1, categoria di regione: L, anno: 2014 (3.953.892,00 < 4.115.100,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-1, categoria di regione: L, anno: 2015 (3.467.374,00 < 4.115.100,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-1, categoria di regione: L, anno: 2016 (3.804.306,00 < 4.115.100,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-1, categoria di regione: L, anno: 2017 (3.546.354,00 < 4.115.100,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-1, categoria di regione: L, anno: 2018 (3.508.779,00 < 4.115.100,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-3, categoria di regione: L, anno: 2014 (161.052,00 < 174.588,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-3, categoria di regione: L, anno: 2015 (154.957,00 < 174.588,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-3, categoria di regione: L, anno: 2016 (157.578,00 < 174.588,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-3, categoria di regione: L, anno: 2017 (160.858,00 < 174.588,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-5, categoria di regione: L, anno: 2016 (66.254,00 < 66.963,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.117, categoria di regione: L, anno: 2017 (41,00 < 52,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: III, priorità d'investimento: -, obiettivo specifico: 3, indicatore: 3.1-1, categoria di regione: , anno: 2014 (0,00 < 12,60). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: III, priorità d'investimento: -, obiettivo specifico: 3, indicatore: 3.1-1, categoria di regione: , anno: 2015 (0,00 < 12,60). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: III, priorità d'investimento: -, obiettivo specifico: 3, indicatore: 3.1-1, categoria di regione: , anno: 2016 (0,00 < 12,60). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: III, priorità d'investimento: -, obiettivo specifico: 3, indicatore: 3.1-1, categoria di regione: , anno: 2017 (5,00 < 12,60). Verificare. |
| Attenzione | 2.48 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è inferiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: III, priorità d'investimento: -, obiettivo specifico: 3, indicatore: 3.1-1, categoria di regione: , anno: 2018 (10,00 < 12,60). Verificare. |
| Attenzione | 2.49 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 supera il valore target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-4, categoria di regione: L, anno: 2014 (9.689,00 > 7.681,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.49 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 supera il valore target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-4, categoria di regione: L, anno: 2015 (9.372,00 > 7.681,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.49 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 supera il valore target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-4, categoria di regione: L, anno: 2016 (1.179.100,00 > 7.681,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.49 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 supera il valore target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-4, categoria di regione: L, anno: 2017 (10.962,00 > 7.681,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.49 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 supera il valore target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-5, categoria di regione: L, anno: 2014 (73.188,00 > 71.985,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.49 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 supera il valore target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: 2.1-5, categoria di regione: L, anno: 2017 (75.894,00 > 71.985,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.50 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è superiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: I, priorità d'investimento: 7a, obiettivo specifico: 1.1, indicatore: OT7-1, categoria di regione: L, anno: 2015 (28.763,67 > 24.430,00). Verificare. |

| Gravità | Codice | Messaggio |
|----------------|---------------|--|
| Attenzione | 2.50 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è superiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: I, priorità d'investimento: 7a, obiettivo specifico: 1.2, indicatore: OT7-2, categoria di regione: L, anno: 2015 (28.763,67 > 24.430,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.50 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è superiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7b, obiettivo specifico: 2.2, indicatore: OT7-4, categoria di regione: L, anno: 2015 (28.763,67 > 24.430,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.50 | Il valore annuale inserito nella tabella 1 è superiore al valore di riferimento e si allontana dal target per l'asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, obiettivo specifico: 2.1, indicatore: OT7-3, categoria di regione: L, anno: 2015 (28.763,67 > 24.430,00). Verificare. |
| Attenzione | 2.52 | Nella tabella 3A, il valore totale annuale inserito è il 155,56% del valore target totale per "S", asse prioritario: III, priorità d'investimento: -, indicatore: 3.1-1, categoria di regione: , anno: 2018. Verificare. |
| Attenzione | 2.52 | Nella tabella 3A, il valore totale annuale inserito è il 162,18% del valore target totale per "S", asse prioritario: II, priorità d'investimento: 7c, indicatore: 2.1-1, categoria di regione: L, anno: 2018. Verificare. |
| Attenzione | 2.52 | Nella tabella 3A, il valore totale annuale inserito è il 800,00% del valore target totale per "S", asse prioritario: I, priorità d'investimento: 7a, indicatore: 1.2-1, categoria di regione: L, anno: 2018. Verificare. |