



PON INFRASTRUTTURE E RETI

2014 – 2020



ANAGRAFICA DEL PROGRAMMA	
Programma Operativo	PON Infrastrutture e reti
Fonte di Finanziamento	FESR
Copertura territoriale	Regioni meno sviluppate
Ammontare finanziario	Tot. € 1.843.733.344,00 di cui FESR € 1.382.800.000,00 25% cofinanziamento
Autorità di Gestione	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per lo Sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali – Divisione II Programmi europei e nazionali per le reti Autorità di Gestione – Dott.ssa Angela Catanese angela.catanese@mit.gov.it
Data approvazione	29/07/2015
CCI	2014IT16RFOP002
Numero Decisione CE	C(2015)5451/F1
Data decisione CE	29/07/2015
Aggiornamento PO	

GRUPPO LAVORO MATTM	
Rappresentante MATTM - comitato sorveglianza (titolare)	Dott.ssa Giusy Lombardi
Rappresentante MATTM - comitato sorveglianza (supplente)	Dott.ssa M. Angela Sorce
Responsabile AT SOGESID compilazione/aggiornamento scheda	Dott. Eugenio Canovaro
Data compilazione/ultimo aggiornamento	06/11/2015

STRATEGIA DEL PO
<p>Il Programma operativo 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 finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale.</p> <p>La strategia del PO si allinea perfettamente all’ OT7 dell’Accordo di Partenariato <i>“sistemi di trasporto sostenibili finalizzati a eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete”</i>, con la finalità di superare le criticità del sistema dei trasporti, puntando su :</p> <ul style="list-style-type: none"> • potenziamento dell’ offerta ferroviaria sulle principali direttrici ricadenti sui corridoi TEN-T; • aumento della competitività del sistema portuale e interportuale; • integrazione modale; • miglioramento dei collegamenti multimodali tra la rete ferroviaria TEN-T e i principali nodi urbani, produttivi e logistici; • ottimizzazione del sistema aeroportuale, contribuendo alla realizzazione del Cielo Unico europeo. <p>In un contesto atomizzato e caratterizzato da una pluralità di attori e di diversi livelli di gestione amministrativa e di produzione normativa, spesso con confini non del tutto delineati, il rischio di criticità legate ad una gestione inefficiente delle risorse ed a non una chiara identificazione delle priorità di investimento, nonché alla mancata integrazione tra i vari ambiti di policy, è molto elevato, come si è potuto riscontrare nei precedenti cicli di programmazione, con eccezioni legate alla scelta di costituzione di meccanismi gestionali innovativi, multimodali e partenariali.</p> <p>Pertanto, al fine di garantire una governance completa e strutturata la strategia del Programma sarà</p>

implementata anche attraverso il ricorso ad almeno cinque **“Aree Logistiche integrate”**, da intendersi come punti nevralgici di snodo di un tessuto strategico-relazionale più ampio, che sia sede di decisioni e di policy-making, con lo scopo di evitare gap, sovrapposizioni e di snellire i procedimenti programmatici ed attuativi degli interventi.

Le aree logistiche integrate possono essere realizzate attraverso strumenti attuativi quali protocolli di intesa, accordi di programma, o tavoli di governance tematici.

Queste piattaforme sono in grado di offrire diversi servizi su diverse modalità di trasporto ed in relazione ad un determinato spazio fisico, e, segnatamente, sono:

1. Quadrante sud orientale della Sicilia
2. Polo logistico di Gioia Tauro
3. Sistema pugliese
4. Logistica campana
5. Quadrante occidentale Sicilia

La strategia

Il programma intende riavviare la competitività sui mercati internazionali in parte dovuta ad una scarsa efficienza del sistema infrastrutturale.

L'analisi del contesto produttivo ha evidenziato le problematiche maggiori su cui il programma dovrà concentrarsi per la definizione della strategia.

- la necessità di un rafforzamento della rete ferroviaria meridionale, in modo da renderla più efficiente ed avvicinarla agli standard nazionali ed europei;
- la necessità di un riequilibrio modale per il trasporto delle merci;
- la forte incidenza di costi esterni nella forma di inquinamento di varia natura e di elevati tassi di incidentalità;
- la necessità di rendere più efficienti e competitive le procedure doganali.

Pertanto la strategia si pone l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci e delle persone nelle regioni meno sviluppate con i seguenti interventi:

- estensione della rete ferroviaria meridionale, mediante connessioni sulla direttrice Napoli-Bari e Palermo-Messina-Catania, in modo da rendere temporalmente più vicine alcune delle più grandi e più importanti aree metropolitane del Mezzogiorno;
- azioni a favore dell'intermodalità per le merci attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni snodi e la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio;
- sviluppo della portualità attraverso l'efficientamento delle esistenti infrastrutture portuali dei principali nodi meridionali, con particolare riferimento all'accessibilità via mare e via terra;
- interventi volti ad incrementare l'efficienza del sistema infrastrutturale, favorendo l'adozione di nuove tecnologie in tema di ITS per la gestione della domanda di traffico stradale, SESAR per il trasporto aereo e l'introduzione dello sportello unico doganale volto a ridurre i tempi e l'incertezza per i flussi di merci.

La strategia, dunque, dovrà essere improntata all'ottimizzazione dei flussi ed alla creazione di un sistema macro-regionale connesso al suo interno e collegato ai più importanti corridoi TEN-T, migliorando la performance ambientale del sistema. Infine le Aree Vaste Intermodali avranno un ruolo importante nel definire la geografia degli interventi e sarà oggetto di discussione la formalizzazione della loro governance.

In relazione alla ripartizione di risorse tra Assi prioritari e Risultati Attesi l'Autorità di gestione tiene conto delle indicazioni ricevute nel corso del confronto istituzionale e partenariale con le Amministrazioni Centrali (DPS, MATTM), le Amministrazioni Regionali (Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia), le associazioni di settore e le parti sociali (ANCE, Unioncamere, Confindustria, Assoport).

Tra i principi orizzontali quello dello sviluppo sostenibile, riveste particolare rilievo all'interno del presente

programma, infatti l'obiettivo tematico 7 presenta una finalità direttamente ambientale.

Su tale obiettivo tematico poggia la strategia del PON poiché è finalizzato a alla creazione di uno spazio unico dei trasporti multimodali con investimenti nelle TEN-T, mobilità regionale sostenibile e a basse emissioni di CO2.

Nell'elaborazione del Programma e nella selezione dei relativi interventi un ruolo chiave è stato riconosciuto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) svolta nel rispetto delle indicazioni di cui alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., e concepita come uno strumento di aiuto alla decisione in tutte le fasi della formulazione del Programma e di selezione degli interventi.

L'Autorità di Gestione del PON, su indicazione dell'Autorità Ambientale, terrà informati i diversi livelli di responsabilità in merito alla localizzazione sul territorio di riferimento (singola regione o Mezzogiorno) dei Siti di Importanza Comunitaria, delle Zone Speciali di Conservazione e delle Zone di Protezione Speciale, nonché in merito alle misure di salvaguardia previste dalle direttive 92/43/CEE "habitat" e dalla Direttiva 2009/147/CE "uccelli selvatici".

Nella realizzazione degli interventi del PON verrà data priorità all'attuazione delle direttive ambientali comunitarie in vigore e al conseguimento degli obiettivi in esse stabiliti, al fine di colmare i ritardi tuttora esistenti nella loro implementazione.

Il principio guida dello sviluppo sostenibile sarà perseguito attraverso la valutazione e il monitoraggio degli effetti ambientali degli interventi cofinanziati; a partire dagli obiettivi di sostenibilità, delle aree di criticità/sensibilità ambientali e dei potenziali impatti ambientali descritti nel Rapporto Ambientale – redatto all'interno del percorso di Valutazione ambientale – saranno pertanto introdotte opportune misure di orientamento alla sostenibilità degli interventi e di mitigazione degli impatti.

Tali attività saranno garantite nel corso dell'attuazione del PON e assumeranno particolare significato per gli interventi soggetti alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e di Valutazione di Incidenza Ambientale sui Siti Natura 2000 ai sensi della normativa comunitaria e nazionale, che saranno sviluppate in coerenza con il quadro di riferimento definito nel Rapporto Ambientale.

Attenzione particolare sarà posta all'impatto dei Grandi Progetti sugli ambiti compresi nella lista dei Siti di Importanza Comunitaria, sulle Zone Speciali di Conservazione e sulle Zone di Protezione Speciale della rete NATURA 2000.

L'Autorità di Gestione garantisce che prima dell'approvazione di un grande progetto siano disponibili tutte le informazioni legate all'analisi dell'impatto ambientale, tenendo conto delle esigenze di mitigazione dei cambiamenti climatici e di adattamento ai medesimi e della resilienza alle catastrofi.

Per evidenziare l'andamento delle componenti ambientali, le modalità di controllo e mitigazione in fase di attuazione e l'integrazione della componente ambientale, sarà predisposto, con cadenza annuale, il Report sul monitoraggio ambientale e la gestione degli aspetti ambientali del PON "Infrastrutture e Reti". Questo Report terrà conto dell'andamento degli indicatori ambientali legati all'attuazione del Programma e degli interventi posti in essere al fine di assicurare tutela ambientale e sviluppo sostenibile attraverso ciascuna delle operazioni finanziate.

Infine, le misure di monitoraggio ambientale previste consentiranno di rilevare i potenziali effetti ambientali negativi connessi con l'attuazione del PON e di introdurre le opportune misure correttive ove necessario.

OBIETTIVI TEMATICI (intercettati/perseguiti dal PO)¹

OT 7: PROMUOVERE SISTEMI DI TRASPORTO SOSTENIBILI ED ELIMINARE LE STROZZATURE NELLE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE DI RETE

Priorità di investimento 7a: Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con

¹ Sono evidenziati in grassetto gli OT che rimandano ad azioni con finalità ambientali

investimenti nella TEN-T

Priorità di investimento 7c: 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.

ASSE DI INVESTIMENTO

ASSE I Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti della TEN-T

Dotazione € 1.094.956.176

Di cui Fondo FESR: € 821.217.132

Descrizione

L'asse I è finalizzato alla creazione di uno spazio unico europeo del trasporto multimodale.

Il PO all'interno di questo asse intende orientare i fondi europei a sostegno della realizzazione di progetti infrastrutturali fondamentali per l'Europa, concentrando, in sinergia con il "Meccanismo per collegare l'Europa", le risorse sulla rete centrale ("Core") d'interesse per le Regioni meno sviluppate, attraversate dal Corridoio "scandinavo-mediterraneo" (uno dei nove Corridoi della rete centrale) nonché sulla rete globale ("Comprehensive") di adduzione ai Corridoi centrali.

Il Corridoio "Helsinki-La Valletta" costituirà, nell'ambito del nuovo sistema dei Corridoi TEN-T, una delle principali arterie dei trasporti del mercato unico europeo e gli investimenti ad esso dedicati permetteranno di eliminare le strozzature esistenti nella rete ferroviaria e ammodernarne la dotazione infrastrutturale e tecnologica.

Il Programma contribuirà, inoltre, al finanziamento di progetti orizzontali a contenuto tecnologico, finalizzati alla realizzazione di un sistema europeo di gestione del traffico sia ferroviario (ERTMS) sia aereo (SESAR).

Quest'ultimo rispetta l'obiettivo "Cielo Unico Europeo" finalizzato a sostenere le iniziative per ottimizzare il traffico aereo. Con questo tipo di interventi è intenzione del programma sia favorire la crescita economica sia fornire un rimedio efficace per i problemi connessi al trasporto aereo, **permettendo così una riduzione delle emissioni di CO2 e un aumento della sicurezza.**

Priorità di investimento 7a- creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-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 (R.A. 7.1)

Il programma intende puntare al riequilibrio modale rafforzando le reti ferroviarie centrali, le connessioni tra rete globale e centrale, perseguendo l'obiettivo del potenziamento dell'offerta e del miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza.

Con tale obiettivo specifico il programma intende contribuire allo sviluppo e alla modernizzazione delle direttrici prioritarie che attraversano l'Italia (Napoli -Bari, Salerno/Battipaglia-Reggio Calabria e Messina-Catania-Augusta/Palermo), sezioni del Corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" che si candidano a finanziamento sia del PO Infrastrutture e Reti sia del "Meccanismo per collegare l'Europa" (CEF) nel periodo di programmazione 2014-2020.

In risposta alle principali criticità di una articolata rete ferroviaria che in taluni casi si innesta su aree ad elevata urbanizzazione, i principali effetti che si intende perseguire intervenendo a potenziare la Napoli - Bari sono:

- il miglioramento della competitività del trasporto merci su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza;
- il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto offerti con riduzione progressiva e prospettica dei tempi di percorrenza ed con l'aumento dei punti di accesso alla modalità ferroviaria;
- l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico ;

- la rottura dell'isolamento di vaste aree interne.

Con riferimento alla rete ferroviaria siciliana parte del Corridoio "Scandinavo- Mediterraneo" (direttrice Messina-Catania-Augusta/Palermo) il programma intende raggiungere i seguenti risultati:

- migliorare la competitività del trasporto su ferro attraverso l'incremento dei livelli prestazionali, comparabili con il trasporto su gomma, ed un significativo recupero dei tempi di percorrenza (che sarà progressivo in relazione alle successive attivazioni delle sub-tratte);
- aumentare l'offerta dei servizi ferroviari;
- migliorare gli standard di sicurezza e la regolarità della circolazione.

Azione 1.1.1 – Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i "Grandi Progetti" ferroviari, concentrando gli interventi sulle direttrici prioritarie individuate dallo schema TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale] AdP (7.1.1)

Azioni a finalità ambientale relative a:

- ✓ *Riduzione delle emissioni di CO₂;*

Gli interventi andrebbero a completare, in sinergia con il "Meccanismo per collegare l'Europa", le direttrici TEN-T (Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo), anche attraverso il completamento di progetti avviati nella programmazione nazionale 2007/2013, in particolare Grandi Progetti, che, per criticità approvative e/o realizzative, non risultano completabili nei termini previsti dalla programmazione 2007/2013, e di investimenti ricadenti nei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) per la realizzazione delle direttrici ferroviarie: Napoli-Bari-Lecce-Taranto, Salerno-Reggio Calabria, Messina-Catania-Palermo.

Collegamenti con altri POR/PON: è previsto un collegamento tra il PON ed i POR regionali POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)

Obiettivo specifico 1.2 Ottimizzazione del traffico aereo R.A 7.5

Il PON ha individuato, come progetto principale di implementazione e di sviluppo del SESAR, il Programma 4-Flight, attraverso il quale ENAV, in qualità di gestore del traffico aereo in Italia, intende contribuire alla definizione ed allo sviluppo di una piattaforma tecnologica di nuova generazione per la gestione del traffico aereo, che sia conforme ai requisiti europei.

Tra i principali risultati che si otterranno con lo sviluppo del sistema 4-Flight, vi è la capacità di aumentare l'efficienza in rotta e in aeroporto, attraverso il contenimento del ritardo medio di volo.

Oltre al contenimento del ritardo, i risultati consistono nella **riduzione del l'impatto ambientale, sia in termini di diminuzione dell'inquinamento acustico, che in termini di riduzione di CO₂ attraverso la riduzione della lunghezza delle rotte aeree.**

Azione 1.2.1: Contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)² AdP 7.5.1

Azioni a finalità ambientale relative a:

- ✓ *Riduzione delle emissioni di CO₂;*
- ✓ *Energie rinnovabili, efficientamento energetico, riduzione consumi*

Azioni non esclusivamente ambientale relative a:

- ✓ *Ricerca, sviluppo, innovazione di prodotto e di processo;*
- ✓ *ICT;*

Il programma SESAR, già individuato all'interno dell'Accordo di Partenariato come strumento in grado di garantire l'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del Cielo Unico Europeo, riunisce gli operatori del settore del trasporto aereo allo scopo di superare l'attuale frammentazione degli spazi e dei servizi mediante la definizione e la realizzazione di un sistema di gestione del traffico aereo di nuova generazione su scala europea.

L'obiettivo del programma SESAR (Single European Sky ATM Research) è quello di convogliare gli sforzi di ricerca e sviluppo del settore verso sistemi del controllo di traffico che siano in grado di garantire una

² Nella presente azione non sono esplicitati i destinatari

<p>capacità di traffico tre volte superiore a quella attuale, e al contempo minori ricadute ambientali, con coefficienti di sicurezza più elevati.</p> <p>Il programma SESAR rappresenta, di fatto, la dimensione tecnologica dell'iniziativa Cielo Unico Europeo. Tale Programma garantirà una gestione del traffico aereo ad alte prestazioni a livello europeo, consentendo uno sviluppo in termini di sicurezza del trasporto aereo, ovvero ottimizzerà le procedure in uso da parte di tutti i soggetti interessati, attraverso i miglioramenti e la standardizzazione delle tecnologie e la regolamentazione procedure.</p> <p>L'azione pertanto si incentrerà sulla progettazione, realizzazione e installazione di nuovi impianti e sistemi afferenti lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie legate soprattutto ai sistemi ATM.</p>
<p>Collegamenti con altri POR/PON: non rilevate</p>
<p>Criteri di valutazione degli interventi/progetti:</p> <p>Dal punto di vista metodologico, i criteri di selezione saranno innanzitutto funzionali all'individuazione di progetti caratterizzati da un grado elevato di coerenza ed efficacia rispetto agli Obiettivi Specifici ed ai Risultati Attesi dell'Asse cui fanno riferimento.</p> <p>I criteri dovranno essere trasparenti, non discriminatori, facilmente applicabili e verificabili nella loro capacità di orientare le scelte al finanziamento degli interventi migliori per qualità e per capacità di conseguire risultati, anche in termini di minimizzazione dell'impatto ambientale.</p> <p>Con riferimento a quest'ultimo punto, sarà garantita la coerenza con le condizioni di sostenibilità ambientale contenute nel Rapporto Ambientale VAS e, qualora pertinenti, i criteri di selezione comprenderanno opportuni elementi di valutazione relativi a specifiche misure di:</p> <p>(a) mitigazione, adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici, (b) riduzione delle emissioni di gas climalteranti, (c) miglioramento dell'efficienza energetica e incremento dell'uso delle fonti di energia rinnovabile, (d) protezione del suolo, (e) prevenzione dei processi erosivi della costa, (f) salvaguardia della biodiversità</p> <p>Inoltre, per quanto di competenza dell'AdG, e compatibilmente con le procedure di appalto che saranno attivate nell'ambito del PO, sarà incoraggiata l'adozione di pratiche proprie del Green Public Procurement.</p> <p>La selezione delle operazioni da ammettere a finanziamento a valere sul PO 2014-2020 verrà condotta nel rispetto del principio di concentrazione delle risorse e conducendo analisi istruttorie che valutino l'ammissibilità degli interventi proposti per l'Asse I in termini di:</p> <p>a) miglioramento del servizio offerto (aumento della capacità, riduzione dei tempi di percorrenza, qualità del servizio, sicurezza e affidabilità delle infrastrutture) nel caso di investimenti in infrastrutture/tecnologie ferroviarie del PO;</p> <p>b) ottimizzazione del traffico aereo, nel caso di investimenti finalizzati alla realizzazione del Cielo Unico Europeo (SESAR).</p> <p>Carattere di priorità verrà riconosciuto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • interventi di completamento derivanti dalla Programmazione unitaria 2007-2013 nel settore dei trasporti (PON Reti e Mobilità 2007-2013), e dal Piano di Azione Coesione (PAC), anche attuato mediante i CIS, a condizione che questi interventi siano coerenti con le disposizioni dell'AdP; • interventi in grado di contribuire al completamento delle reti TEN-T.
<p>ASSE 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>
<p>Dotazione € 684.243 824,00 Di cui Fondo FESR: € 513.182.868,00</p>
<p>Descrizione</p>
<p>Obiettivo dell'asse II è quello di favorire lo sviluppo e il miglioramento dei sistemi di trasporto sostenibili</p>

<p>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, mediante il perseguimento dell'obiettivo specifico di aumentare la competitività del sistema portuale e interportuale.</p>
<p>Priorità di investimento 7c: - 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>
<p>Obiettivo specifico 2.1: Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale(R.A. 7.2) L'incremento della capacità portuale e interportuale si pone l'obiettivo di decongestionare ed aumentare i traffici dei nodi infrastrutturali portuali meridionali (Core e Comprehensive) in modo da stimolare la realizzazione di investimenti che abbiano tali risultati attesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la riduzione di tempi di attesa per l'attracco di navi con particolare riferimento ai nodi critici della portualità italiana nel Mediterraneo (Gioia Tauro, Taranto); • miglioramento della funzionalità portuale con particolare riferimento al traffico Ro-Ro, volto anche a rendere indirettamente competitivo il trasporto intermodale; • la riduzione dei tempi di attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci una volta sbarcate. <p>Perseguendo l'obiettivo specifico sopra delineato si ritiene ragionevole attendersi un incremento del traffico portuale ed una consistente riduzione dei tempi di sdoganamento</p>
<p>Azione 2.1.1: Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale]³ Adp 7.2.1</p>
<p><i>Azioni a finalità ambientale relative a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Riduzione delle emissioni di CO₂;</i> ✓ <i>Energie rinnovabili, efficientamento energetico, riduzione consumi</i> <p>Nella nuova rete TEN-T vi sono i 39 porti italiani, di cui 14 appartenenti alla rete centrale/Core (basata su un "approccio per corridoi"), 25 a quella globale/Comprehensive che comprende infrastrutture a livello nazionale e regionale, e 26 interporti di cui 14 Core.</p> <p>In particolare, nelle regioni meno sviluppate, appartengono alla rete Core i porti di Augusta, Bari, Gioia Tauro, Napoli, Palermo, Reggio Calabria e Taranto, gli interporti di Nola e Marcianise (Campania) e quello di Bari, mentre a quella globale i porti di Brindisi, Messina, Salerno, Siracusa e Trapani e l'interporto di Catania. Occorre sbloccare l'empasse infrastrutturale del sistema portuale e interportuale italiano, evitando inutili polverizzazioni e dispersioni di risorse, ormai sempre più limitate, e individuando delle priorità realizzative.</p> <p>A tal fine, e con specifico riferimento ai nodi portuali, il PO 2014-2020 concentrerà gli investimenti finalizzati ad accogliere navi di nuova generazione (gigantismo navale) sugli scali portuali Core di Gioia Tauro e Taranto, potenziandone la dotazione infrastrutturale con priorità attribuita all'approfondimento dei fondali, all'ampliamento della lunghezza delle banchine e della dotazione dei piazzali.</p> <p>Gli interventi sul sistema portuale di Napoli-Salerno e sul porto di Augusta saranno coerenti con la loro funzione di porti gateway, localizzati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione dei carichi. Pertanto, priorità verrà attribuita ad interventi finalizzati al potenziamento del traffico container intermodale (mare-ferrovia) - quali l'elettrificazione delle banchine - e del traffico Ro-Ro (mare-strada).</p> <p>Sui restanti scali sarà data priorità ad interventi quali il completamento/riqualificazione degli accosti, il dragaggio e i progetti di security, volti al potenziamento del traffico Ro-Ro e, quindi, allo sviluppo del traffico di Short Sea Shipping.</p>

³ Nella presente azione non sono esplicitati i destinatari

<p>Nel caso di interventi portuali in Siti di interesse nazionale (SIN), gli strumenti gestionali prescelti potranno essere oggetto di declinazioni specifiche, da definire in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente, sia in fase di definizione dei criteri di selezione sia in fase attuativa.</p>
<p>Collegamenti con altri POR/PON: è previsto un collegamento tra il PON ed i POR regionali POR (limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei PO regionali 2007-2013 indicata nei rispettivi Rapporti finali)</p>
<p>Azione 2.1.3: Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale (“ultimo miglio”) favorendo una logica di unitarietà del sistema limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale (Adp 7.2.3)</p>
<p><i>Azioni a finalità ambientale relative a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Riduzione delle emissioni di CO₂;</i> ✓ <i>Energie rinnovabili, efficientamento energetico, riduzione consumi</i> <p>Gli interventi previsti dall'azione si concentreranno in quelle aree, già individuate dal PON come “Aree Logistiche Integrate”, che per effetto della necessaria forte sinergia tra i vari interventi proposti possano elevarsi a nodi centrali del sistema Paese.</p> <p>Nello specifico ci si propone, attraverso un effettivo coordinamento tra programmazione nazionale e regionale delle reti e dei servizi di trasporto, di realizzare interventi di “ultimo miglio” nei nodi logistici appartenenti alla rete Core: porti di Augusta, Gioia Tauro, Napoli e Taranto, e gli interporti campani (Marcianise e Nola) e di Bari.</p> <p>Pertanto il programma si concentrerà in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per il quadrante sud orientale della Sicilia, su interventi relativi alla connessione del porto di Augusta con la rete ferroviaria nazionale, ricompresi anche nell'ambito di priorità del CEF; • per il Polo logistico di Gioia Tauro, completare quanto avviato con l'Accordo di Programma Quadro del 2010; • per quanto attiene il Sistema pugliese, si dovrà proseguire nella direzione intrapresa nell'ambito delle programmazioni precedenti, ossia potenziando i collegamenti di “ultimo miglio” ai nodi portuali del triangolo Bari-Brindisi-Taranto, con particolare attenzione all'interporto di Bari. • Nell'ambito dell'area campana, sviluppare le connessioni tra i nodi del sistema (Porti di Napoli e Salerno, Interporti di Nola e Marcianise) e la Rete TEN-T.
<p>Collegamenti con altri POR/PON: è previsto un collegamento tra il PON ed i POR regionali POR (con esclusione delle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale)</p>
<p>Azione 2.1.4: Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi / piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in un'ottica di single window/one stop shop (7.2.4) azione a finalità non esclusivamente ambientale</p>

Azioni non esclusivamente ambientale relative a:

- ✓ Ricerca, sviluppo, innovazione di prodotto e di processo;
- ✓ ICT;

L'Azione intende sostenere come strategia prioritaria l'implementazione e lo sviluppo dello Sportello Unico Doganale, nell'ottica della creazione di una *Single Window* nazionale, attraverso un mix di interventi sinergici realizzati da diversi Enti.

Un ulteriore elemento della strategia di sviluppo di quest'Azione riguarda il consolidamento degli interventi attuati e/o avviati nella programmazione 2007-2013, in primis della PLN - UIRNet, ma anche delle piattaforme legate all'ambito del ferro e dell'intermodalità, in stretto coordinamento ed interoperabilità con lo Sportello Unico Doganale.

A livello programmatico è opportuno sottolineare come gli interventi siano rivolti all'incremento della dotazione dei sistemi per un più efficace e sicuro utilizzo delle infrastrutture di trasporto, coerentemente con le Direttive europee ed il Piano d'Azione ITS Nazionale.

Verranno inoltre sviluppate interfacce di comunicazione tra i porti e gli interporti e le principali piattaforme telematiche nazionali (PLN, Aida, NMSW, PIL) per favorire la creazione presso i nodi logistici di piattaforme logistiche integrate e/o interoperabili con la Piattaforma Logistica Nazionale UIRNet, Favorire l'uso degli ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, secondo piattaforme aperte ed interoperabili.

L'Azione infine, risponde anche alla necessità di sviluppare Comunità Portuali Intelligenti attraverso *Port Community System* (PCS) finalizzati alla creazione di nodi efficienti e sicuri.

I PCS sono pensati come una Piattaforma elettronica neutrale aperta in grado di realizzare uno scambio di informazioni sicure e intelligenti tra stakeholders pubblici e privati al fine di migliorare la posizione competitiva dei porti all'interno del quadro marittimo nazionale ed internazionale.

Priorità di investimento 7c - 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

Obiettivo specifico 2.2: Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali **R.A 7.3**

Azione 2.2.1: Potenziare i collegamenti multimodali degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi "core" Adp: 7.3.2

Azioni a finalità ambientale relative a:

- ✓ Riduzione delle emissioni di CO₂;
- ✓ Energie rinnovabili, efficientamento energetico, riduzione consumi

Con questa azione si intende potenziare infrastrutturalmente il collegamento multimodale degli aeroporti con la rete globale ("ultimo miglio") e con le principali città, in un'ottica di unitarietà del sistema trasportistico, di riduzione delle emissioni privilegiando dunque la modalità ferroviaria – e, più in generale, di miglioramento dei servizi di collegamento.

Il PON potrà promuovere interventi intermodali di "ultimo miglio" ferroviario, così come previsto all'interno del Piano Nazionale degli Aeroporti, nell'Accordo di Partenariato ed in coerenza con la politica UE dei trasporti (Regolamento (UE) N. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013).

In tale contesto, occorre concentrarsi su interventi di collegamento degli aeroporti strategici nelle regioni meno sviluppate con la rete centrale ferroviaria TEN-T, che ancora non beneficiano di tale raccordo, dando priorità agli aeroporti di Lamezia Terme, Catania e Napoli.

A tal fine, attraverso il PON, si potranno finanziare anche le prime fasi di vita dei progetti, a partire dunque dalla progettazione, a condizione che i collegamenti ferroviari siano realizzati, conclusi ed operativi entro l'orizzonte temporale necessario per il completamento della rete centrale TEN-T, ossia entro il 2030 secondo quanto disposto dal Regolamento

<p>Collegamenti con altri POR/PON: è previsto un collegamento tra il PON ed i POR regionali POR (con esclusione dei collegamenti dei nodi "core")</p>
<p>Azione 2.2.2: Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico, ecc.] <i>AdP: 7.3.3</i></p>
<p>Azioni a finalità ambientale relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Riduzione delle emissioni di CO2;</i> ✓ <i>Energie rinnovabili, efficientamento energetico, riduzione consumi</i> <p>Azioni non esclusivamente ambientale relative a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Ricerca, sviluppo, innovazione di prodotto e di processo;</i> ✓ <i>ICT;</i> <p>L'azione prevede nell'ottica di dare attuazione all'azione da realizzare piattaforme e degli strumenti intelligenti di info mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone, il Programma Operativo prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Miglioramento dell'accesso ai servizi di trasporto da parte dell'utenza (merci e passeggeri) attraverso interventi per lo sviluppo di sistemi di monitoraggio ed info-mobilità dei traffici, al fine di fluidificarne ed ottimizzarne i flussi. • Promuovere lo sviluppo di soluzioni di planner intermodale che garantiscano informazioni di carattere intermodale per supportare scelte di mobilità sostenibile sia in termini di costi che di impatto ambientale. • Identificare modelli standard e standard architettonici di riferimento per supportare lo sviluppo integrato ed interoperabile dei sistemi ITS. • Predisporre apposite interfacce di comunicazione tra la rete dei trasporti nazionale e quella dei nodi metropolitani. <p>Pertanto, in sinergia con quanto avviato nella programmazione 2007-2013, la presente azione si pone l'obiettivo di ridefinire modelli, moduli e flussi dell'architettura nazionale dei sistemi telematici per la circolazione e i trasporti in Italia, finalizzata al miglioramento, all'evoluzione e l'aggiornamento dei contenuti in tutte le sue componenti, in modo da fornire agli "utenti utilizzatori" un quadro di riferimento di facile comprensione e utilizzo, che favorisca la realizzazione e la diffusione dei sistemi IT</p>
<p>Collegamenti con altri POR/PON: non rilevate</p>
<p>Criteri di valutazione degli interventi/progetti</p>
<p>La selezione degli interventi verrà condotta sia nel rispetto del principio di concentrazione delle risorse valutando l'ammissibilità degli interventi proposti per l'Asse II in termini di:</p> <p>a) miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale</p> <p>b) miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali</p> <p>sia valutando il carattere di priorità degli interventi volti a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • migliorare l'integrazione del sistema dei trasporti; • rafforzare le sinergie e la connettività dei porti; • attirare il capitale privato, minimizzando l'utilizzo dei finanziamenti pubblici. <p>La specificità degli interventi ascrivibili all'Asse II richiede una particolare attenzione al tema della salvaguardia ambientale. In particolare, sia in fase di selezione che di attuazione dei progetti, sarà garantito il rispetto della Direttiva sulla qualità dell'aria (2008/50/CE) e della Direttiva Quadro sulle acque (2000/60/CE).</p> <p>Sarà inoltre garantito il rispetto delle seguenti norme UE:</p> <p>a) Direttiva 92/43/CEE (conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche);</p> <p>b) Direttiva 2009/147/CE (conservazione degli uccelli selvatici);</p>

- c) Direttiva 2001/81/CE (limiti nazionali di emissione di alcuni inquinanti atmosferici);
- d) Direttiva 2014/94/UE (realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi).

Per ogni progetto che modifichi le caratteristiche idromorfologiche di un corpo idrico deteriorandone lo stato (i.e. ricostruzione/ampliamento di un porto), in conformità con l'articolo 4.7 della Direttiva Quadro sulle acque (2000/60/CE) dovrà essere effettuata il prima possibile durante il processo di pianificazione un'attenta valutazione delle alternative ambientali migliori, individuando le misure di mitigazione necessarie e giustificando l'importanza del progetto a superamento dell'interesse pubblico.

I criteri di selezione comprenderanno, qualora pertinenti, opportuni elementi di valutazione relativi a specifiche misure di:

- (a) mitigazione, adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici,
- (b) riduzione delle emissioni di gas climalteranti,
- (c) miglioramento dell'efficienza energetica e incremento dell'uso delle fonti di energia rinnovabile,
- (d) protezione del suolo,
- (e) prevenzione dei processi erosivi della costa,
- (f) salvaguardia della biodiversità.

Interazioni con i Programmi Horizon e Life:

Non sono state riscontrate interazioni con i Programmi Life e Horizon

ASSE del PO	Obiettivo tematico (OT)	Dotazione finanziaria (UE)	Priorità di investimento	Obiettivi specifici corrispondenti alla priorità d'investimento	Azione	Indicatori di risultato comuni e specifici per programma per i quali è stato stabilito un obiettivo	Valore base (avvio PO)	Valore target (fine PO)
<i>Asse I – Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T</i>	OT 7: Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete	€ 821.217.132,00 (FESR)	7a:Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T	1.1 Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza (RA 7.1)	1.1.1:Completare le infrastrutture strategiche relative agli archi e ai nodi della rete centrale europea ed in particolare i “Grandi Progetti” ferroviari, concentrando gli interventi sulle direttrici prioritarie individuate dallo schema TEN-T ed eliminando i colli di bottiglia [infrastrutture, tecnologie e ERTMS della rete centrale]	R. 1.1-1: Capacità potenziale treni/giorno (Napoli -Bari) R. 1.1-2: Tempi effettivi di percorrenza (Napoli -Bari) R.1.1-3: Capacità potenziale treni/giorno (Catania-Palermo) R.1.1-4: Tempi effettivi di percorrenza (Catania- Palermo) R.1.1-5: Indice del traffico merci su ferrovia (Merci in ingresso ed in uscita per ferrovia - tonnellate per cento abitanti) R.OT7-1: Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	80 treni 185min 80 treni 165min 11,8 T/100ab.	200 treni 167min 200 treni 153min 23,6T/100ab
				1.2:Ottimizzazione del traffico aereo (RA 7.5)		1.2.1: Contribuire all’implementazione del sistema di gestione	R.1.2-1: Minuti di ritardo del traffico aereo causa ENAV	0

					del traffico aereo del cielo unico europeo (SESAR)			
Asse II – <i>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</i>		€ 513.182.868,00 (FESR)	7c: 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	2.1 Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (R.A. 7.2)	2.1.1 Potenziare infrastrutture e attrezzature portuali (con Autorità Portuale costituita) e interportuali di interesse nazionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi; potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi [infrastrutture e tecnologie della rete centrale	R.2.1-1: Traffico container nei principali porti R.2.1-2: Tempo medio di sdoganamento R.2.1-3: Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco R.2.1-4: Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco contenitori R.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) R.OT7-3: Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale	411.5100 TEU 16 174.588 T/1000 7145 T/1000 66963 T/1000 24.430 Teq CO2/1000	442.3700 TEU 8 187.682 T/1000 7681 T/1000 71985 T/1000 21.254 Teq CO2/1000

					<p>2.1.3: Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale (“ultimo miglio”) favorendo una logica di unitarietà del sistema limitatamente alle aree logistiche integrate di rilevanza per la rete centrale</p>	<p>R.2.1-1: Traffico container nei principali porti R.2.1-2: Tempo medio di sdoganamento R.2.1-3: Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco R.2.1-4: Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco contenitori R.OT7-3: Emissioni di gas a effetto serra causato da trasporto stradale</p>	<p>411.5100 TEU 16HH 174.588 7145 24.430 Teq CO2/1000</p>	<p>442.3700 TEU 8HH 187.682 7681 21.254 Teq CO2/1000</p>
					<p>2.1.4: Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi / piattaforme telematiche in via di sviluppo (UIRNet, Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in un'ottica di single window/one stop shop</p>	<p>R.2.1-1: Traffico container nei principali porti R.2.1-2: Tempo medio di sdoganamento R.2.1-3: Merce nel complesso della navigazione per regione di sbarco e imbarco R.2.1-4: Merce in navigazione di cabotaggio per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco contenitori</p>	<p>411.5100 TEU 16HH 174.588 7145</p>	<p>442.3700 TEU 8HH 187.682 7681</p>
				<p>2.2: Miglioramento della mobilità regionale,</p>	<p>2.2.1: Potenziare i collegamenti</p>	<p>R.2.2-1:Traffico stradale</p>	<p>%0</p>	<p>%6</p>

				integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali R.A 7.3	multimodali degli aeroporti con la rete globale (“ultimo miglio”) e migliorare i servizi di collegamento - limitatamente ai nodi “core”	monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità		
					2.2.2: Realizzare piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone [principalmente sistemi ITS, sistemi informativi e soluzioni gestionali, strumenti di monitoraggio del traffico	R.2.2-2: Traffico ferroviario monitorato da piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità	%41,22	%65