



**CERTeT**  
Centro di Economia regionale,  
dei Trasporti e del Turismo



Unione Europea



## **PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 *SINTESI DELLA VALUTAZIONE EX ANTE* *21 luglio***



L'analisi valutativa presentata è maturata sulla base della versione del  
PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014-2020 del 18 luglio 2014.

# Sommario

<b>1 SINTESI</b>	<b>3</b>
IL PROCESSO DI VALUTAZIONE	3
LA STRATEGIA DEL PROGRAMMA	3
IL CONTRIBUTO A EUROPA 2020	6
I PRINCIPI ORIZZONTALI	7
IL SISTEMA DEGLI INDICATORI	8
IL SISTEMA DI SORVEGLIANZA	8
LA COERENZA DELL'ALLOCAZIONE FINANZIARIA	10

# 1 SINTESI

## Il processo di valutazione

La valutazione ex ante è parte del processo di programmazione ed è finalizzata ad analizzare se un PO è progettato coerentemente alle esigenze del territorio su cui agisce, valorizzando al meglio le risorse disponibili per migliorare la situazione di partenza nel contesto in cui opera. Per il periodo di programmazione 2014-2020, il ruolo della valutazione ex ante è ulteriormente rafforzato rispetto al passato, in quanto ritenuto dalla Commissione uno strumento chiave per assicurare una chiara logica di intervento del Programma e per garantire un forte orientamento del PO ai risultati.

Nell'ambito del processo di interazione previsto tra valutatore e programmatore - volto a contribuire per stadi successivi, alla stesura di un Programma di sempre maggiore qualità – il CERTeT, incaricato della valutazione ex-ante, ha accompagnato il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nella stesura del PON, analizzando le bozze progressive dei documenti di programmazione. I feedback di valutazione sono stati forniti nell'ambito di incontri con i soggetti coinvolti nella stesura del nuovo programma, ed hanno contribuito fattivamente alla costruzione del PON.

Le riflessioni valutative presentate in questa sede sono maturate sulla base delle informazioni disponibili al 18 luglio, ed in particolare alla versione del PON dell'18 luglio, elaborata in presenza di un quadro programmatico ancora incerto., essendo ancora in corso il confronto tra lo Stato italiano e la Commissione UE sull'Accordo di Partenariato.

La valutazione risente quindi dei tempi molto ristretti che non hanno consentito di effettuare tutti i necessari approfondimenti e verifiche: il livello di approfondimento dei diversi aspetti riflette lo stato del processo di programmazione, che a sua volta risente del livello di definizione del quadro programmatico nazionale. In particolare, la presenza di elementi non del tutto definiti in merito alla quantificazione degli indicatori di realizzazione e di risultato, alla distribuzione delle risorse finanziarie per risultato atteso ed alla individuazione del parco progettuale, si riflette sul minore approfondimento delle relative analisi valutative.

Va tuttavia segnalato che il processo di interazione tra il valutatore e l'amministrazione responsabile della programmazione, pur nel rispetto dei ruoli e dell'indipendenza di giudizio richiesta al valutatore, è stato sistematico e continuativo e che i suggerimenti e le raccomandazioni che il valutatore ha espresso sulle versioni preliminari del PON sono stati in larga misura internalizzati nella versione finale.

## La strategia del programma

La strategia del PON è molto chiara e delinea delle scelte precise di concentrazione dell'intervento cofinanziato che rispondono all'obiettivo strategico di **"miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e cose finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo e sostenibile e a rafforzare la coesione economica e sociale"**, e più puntualmente intende "promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete".

**L'impianto strategico si inserisce efficacemente nel quadro degli indirizzi strategici di sviluppo infrastrutturale delineati in sede europea**, sia con riferimento alle priorità attribuite alle modalità di trasporto ambientalmente più sostenibili e ai relativi obiettivi di lotta al cambiamento climatico, sia per ciò che concerne le direttrici e i nodi territoriali privilegiati.

**Il PON fa proprie le priorità di intervento delle politiche nazionali definite nel Piano Generale dei Trasporti (PGT) e nel Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)** e realizza così la coincidenza delle priorità nazionali con quelle degli investimenti di valenza europea (TEN-T core network), con

l'obiettivo di dar corpo ad un quadro organico di priorità infrastrutturali e logistiche capaci di sostenere la competitività e la crescita del Paese.

Più puntualmente, il programma presenta un'articolazione della strategia che è **coerente con l'impianto dell'Accordo di Partenariato** presentato il 22 aprile 2014 (e successive modifiche) e con i documenti strategici, gli strumenti e le raccomandazioni messi in campo a livello comunitario, nazionale e regionale rilevanti per il Programma.

L'articolazione delle diverse linee di intervento tiene conto dell'evoluzione negativa del contesto socio-economico nazionale, dell'esigenza di rendere più efficiente il sistema infrastrutturale delle regioni meno sviluppate e del contributo indiretto allo sviluppo ed alla competitività di queste aree che il miglioramento del sistema di trasporto può apportare. **Il PON presenta un'analisi del contesto che affronta i principali nodi del sistema trasportistico delle regioni meno sviluppate, mettendone in luce gli aspetti di criticità e articolando la riflessione coerentemente con lo sviluppo degli assi prioritari.**

In particolare, **il PON**

- **si propone di contribuire al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci nelle regioni meno sviluppate, oggetto di intervento,**
- **individua le principali necessità di intervento:**
  - rafforzare la rete ferroviaria meridionale, in modo da renderla più efficiente ed avvicinarla agli standard nazionali ed europei;
  - promuovere il riequilibrio modale per il trasporto delle merci, mitigando gli impatti ambientali ed aumentando la sicurezza,
  - contenere la forte incidenza di costi esterni nella forma di inquinamento di varia natura e ridurre gli elevati tassi di incidentalità;
  - rendere più efficienti e competitive le procedure doganali.
- **articola** conseguentemente l'impianto programmatico al fine di contenere gli alti costi di trasporto logistico e contemporaneamente promuovere un maggior riequilibrio modale, favorendo l'intermodalità, su **4 linee di intervento**
  - **l'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;
  - **l'incentivazione indiretta dell'intermodalità per le merci**, attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni snodi e la predisposizione di collegamenti di ultimo miglio;
  - **lo sviluppo della portualità**, attraverso l'efficientamento delle esistenti infrastrutture portuali dei principali nodi meridionali, con particolare riferimento all'accessibilità via mare e via terra;
  - **l'incremento dell'efficienza del sistema infrastrutturale**, favorendo l'adozione di nuove tecnologie in tema di ITS.

**L'impianto strategico delineato è, inoltre, rafforzato da 5 scelte di indirizzo di seguito evidenziate:**

**1 La focalizzazione nelle priorità di investimento e nell'allocazione finanziaria** del Programma su

- il potenziamento dell'**offerta ferroviaria sulle principali direttrici ricadenti nei corridoi TEN-T**, così contribuendo alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti; gli interventi si concentreranno sulla rete centrale (*Core*) e sulla rete globale (*comprehensive*) di adduzione ai corridoi centrali, a tal fine attivando integrazioni sinergiche con il "Connecting Europe Facility". Si tratta in particolare delle direttrici Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria e Messina-Catania-Palermo" (interventi previsti nell'ambito dell'asse I, a cui sono attribuite circa il 60% delle risorse complessive);

- **l'aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale** attraverso il miglioramento dei collegamenti multimodali alla rete ferroviaria TEN-T, il collegamento dell' "ultimo miglio" (ossia interventi minori/complementari) dei nodi della rete core e l'incremento della capacità di porti ed interporti (interventi cui sono destinate circa il 28 % delle risorse complessive);
  - **la concentrazione degli interventi in cinque Aree Vaste Intermodali**, con ciò intendendo 5 "piattaforme territoriali in grado di offrire servizi integrati a supporto della multimodalità (Quadrante su orientale della Sicilia, Polo logistico di Gioia Tauro, Sistema Pugliese, Logistica Campana, Quadrante occidentale Sicilia)". La concentrazione territoriale degli interventi conseguente risponde all'esigenza di dare corpo e concretezza ad una visione strategica che, sulla base di una tradizione storica e di una posizione geografica favorevole, candida queste aree ad assumere un ruolo importante nel Mediterraneo<sup>1</sup>. Gli interventi nelle aree vaste sono principalmente previsti nell'Asse II, ma ne sostengono lo sviluppo e la competitività anche gli interventi previsti nell'Asse I, laddove migliorano la connessione di tali aree alla rete TEN-T.
- 2** La specifica attenzione che viene riservata agli **interventi tecnologici**, rivolti complessivamente all'incremento della dotazione dei sistemi per un più efficace e sicuro utilizzo delle infrastrutture di trasporto, anche in applicazione di alcune direttive Europee e del Piano d'Azione ITS Nazionale.
- Destano interesse in particolare
- il contributo che il PON fornirà nell'ambito dell'Asse I all'attuazione nazionale dell'**ERTMS** nelle reti ferroviarie delle "Regioni meno sviluppate", in coerenza con il Piano di implementazione ERTMS nel sud Italia ed in sinergia con il "Meccanismo per collegare l'Europa" (CEF);
  - l'azione volta a contribuire all'implementazione del sistema di gestione del traffico aereo del cielo unico europeo previsto nell'Asse I, attraverso il sostegno alla progettazione, realizzazione e installazione di nuovi impianti e sistemi afferenti lo sviluppo e il miglioramento delle tecnologie legate soprattutto ai sistemi **Air Traffic Management**;
  - il complesso delle iniziative volte a realizzare **piattaforme e strumenti intelligenti di info-mobilità** per il monitoraggio e la gestione dei flussi di traffico di merci e di persone previste dall'Asse III, con particolare riferimento allo **sportello unico doganale** e più in generale agli interventi volti a sostenere l'operatività della Piattaforma Logistica Nazionale.
- 3** Le azioni previste dall'asse IV rispetto all' **assistenza tecnica** appaiono coerenti con le raccomandazioni espresse dalla Commissione, che rispondono alle criticità rilevate nell'esperienza 2007-2013 e valorizzano il contributo che il partenariato può apportare all'efficace implementazione del programma. In particolare si valutano con interesse e si ritiene possano apportare un contributo significativo le azioni volte a
- **Rafforzare la governance multilivello del Programma**, con riferimento in particolare alle sfide poste dalla strutturazione delle aree vaste intermodali. L'intervento risponde più in generale all'esigenza di coordinamento inter istituzionale e multilivello tra i Ministeri e tutti gli Enti/stakeholder coinvolti nell'implementazione del Programma, in relazione per esempio agli interventi finanziati dal CEF, e alle iniziative di rafforzamento della componente tecnologica. A questo riguardo, significativa e condivisa è l'attenzione riservata all'esigenza di raccordo e di complementarietà con la programmazione degli interventi sulla rete e sui nodi di rango regionale e locale, alla luce del fatto che i trasporti urbani e periurbani ed il trasporto pubblico locale saranno incardinati in programmi di livello regionale. La volontà enunciata (e pienamente condivisa) necessiterà di essere definita tempestivamente nelle modalità

<sup>1</sup> In una fase successiva del processo di valutazione, sulla base di un'analisi puntuale del parco progettuale, sarà possibile stimare la quota di risorse finanziarie riconducibili alle aree vaste intermodali individuate.

operative, così da poter essere di concreto supporto all'attuazione del PON fin dalle fasi di avvio.

- **Garantire il supporto ai beneficiari ed agli organismi intermedi**, al fine di ridurre gli oneri amministrativi cui sono sottoposti e al contempo verificare la qualità della spesa, identificando e superando eventuali criticità nell'attuazione dei progetti e nella loro corretta rendicontazione così da rispettare i tempi previsti dalla normativa di riferimento.

#### 4 La decisa **continuità con la programmazione 2007-2013**:

- il PON assume a riferimento gli atti di programmazione negoziata sottoscritti nel recente passato (ne sono un esempio il Protocollo di Intesa relativamente al Quadrante sud orientale della Sicilia, l'Accordo di Programma Quadro Polo Logistico Intermodale, etc),
- il programma si propone di completare i "Grandi Progetti" ferroviari e gli interventi previsti nei Contratti Istituzionali di Sviluppo (CIS) che non è stato possibile completare nel PON 2007-2013 o che completano la strategia di intervento già avviata,
- il PON intende dare continuità e sviluppare i meccanismi sperimentati nelle fasi finali del periodo 2007-2013 volti sostenere l'efficace ed efficiente attuazione degli interventi, l'avanzamento della spesa nel rispetto delle prescrizioni regolamentari.

#### 5 I criteri guida adottati per la costruzione dell'impianto programmatico e la selezione degli interventi, che forniscono solide basi per l'efficace implementazione del PON:

- un **percorso partenariale strutturato, ampio e articolato** che ha permesso la condivisione con i diversi stakeholder degli interventi a fondamento della strategia;
- solide analisi istruttorie, che hanno permesso di valutare la **rilevanza degli interventi** proposti, privilegiando **progetti ricadenti nelle aree vaste intermodali** individuate e **progetti cosiddetti maturi**, che possano dunque soddisfare le diverse condizionalità ex ante poste, (Studio di fattibilità concluso, analisi costi benefici, VIA conclusa, calendario di attuazione dettagliato, questione aiuti di Stato risolta)

**La riflessione maturata, stante le regole di ammissibilità previste dal quadro regolamentare, sostiene un primo giudizio positivo circa la capacità delle linee di intervento di contribuire al superamento dei fabbisogni di intervento individuati.**

## Il contributo a Europa 2020

Il contributo del PON al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020 è riconducibile a tutti gli ambiti tematici: **rafforzare il mercato interno, incrementare la coesione a livello territoriale, economico e sociale e a ridurre le emissioni di gas serra.**

Il potenziamento della dotazione infrastrutturale e l'incremento dell'efficienza trasportistica infatti contribuiscono direttamente a migliorare la competitività del sistema imprenditoriale (diminuendo i costi di trasporto logistico) e garantire lo sviluppo dei territori delle regioni meno sviluppate, rafforzando in tal modo la coesione economica, sociale e territoriale.

**Più particolare, il PON potrà contribuire agli obiettivi di crescita sostenibile – promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva-**, in forma coerente, sinergica e complementare allo sviluppo della rete TEN-T.

Le politiche sulle reti infrastrutturali e sui trasporti assumono, infatti, un ruolo determinante ai fini del conseguimento degli obiettivi di crescita sostenibile che, in particolare, sono finalizzate a

- ridurre le emissioni di gas a effetto serra almeno del 20% rispetto ai livelli del 1990 [...]
- portare al 20% la quota delle fonti di energia rinnovabile nel nostro consumo finale di energia
- migliorare del 20% l'efficienza energetica.

In proposito si ritiene possano contribuire in maniera più diretta e significativa a tale obiettivo gli interventi previsti dalle azioni:

- l’Azione 7.1.1 che si propone un abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico e più in generale il miglioramento degli standard di sicurezza e la regolarità della circolazione,
- l’Azione 7.5.1 che intende contribuire ad aumentare l’efficienza in rotta e in aeroporto, e, quindi, attraverso la riduzione della lunghezza delle rotte aeree, alla riduzione dell’impatto ambientale,
- tutte le azioni dell’asse III, attraverso l’ottimizzazione dei flussi di traffico, la riduzione di tempi di attesa per l’attracco di navi, il miglioramento della funzionalità portuale con particolare riferimento al traffico Ro-Ro, la riduzione dei tempi di attesa per la lavorazione e lo sdoganamento delle merci. Di particolare rilievo gli interventi previsti nelle aree portuali per la diminuzione dei fattori di inquinamento atmosferico e acustico mediante l’elettrificazione delle banchine e tutti gli interventi portuali in aree SIN (tra cui prioritariamente quelli di Taranto, Brindisi, Napoli Orientale e Priolo), che vedranno un diretto coinvolgimento del Ministero dell’Ambiente.

## I principi orizzontali

**Sviluppo Sostenibile:** Come anticipato il PON nel suo complesso contribuisce agli obiettivi di crescita sostenibile, e promuove un’azione volta a migliorare la mobilità regionale e sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell’ambiente (anche a bassa rumorosità) e a bassa emissione di carbonio. In considerazione della rilevanza a fini ambientali degli interventi promossi dal programma, in fase di elaborazione e nella selezione degli interventi un ruolo chiave è stato riconosciuto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), svolta nel rispetto delle indicazioni 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.

In particolare, la dimensione ambientale sarà integrata nei processi di sorveglianza del PON, anche dando continuità e valorizzando l’esperienza di collaborazione con il Ministero dell’Ambiente maturata nelle fasi conclusive della programmazione 2007-2013 con riferimento all’implementazione del sistema di monitoraggio ambientale del programma.

**Pari Opportunità e non discriminazione:** Le caratteristiche ed il contenuto specifico del PON non evidenziano un possibile contributo diretto, non prevedendo azioni che possono avere un impatto diretto sulle politiche finalizzate alla valorizzazione del principio della non discriminazione e di pari opportunità. Premesso ciò, il programma nella sezione dedicata prevede l’integrazione trasversale del principio, attraverso:

- il rafforzamento del sistema di governance regionale con riferimento alle tematiche di pari opportunità e non discriminazione nelle diverse fasi di programmazione operativa, gestione, monitoraggio e valutazione;
- la previsione, ove pertinente, di meccanismi procedurali nell’attuazione degli interventi, come l’individuazione di criteri di selezione specifici per promuovere il principio, l’introduzione di idonei punteggi o criteri premiali e modalità di esecuzione;
- il ricorso al pieno utilizzo degli strumenti di comunicazione e sensibilizzazione nell’ambito delle attività di informazione e pubblicità del Programma.

## Il sistema degli indicatori

Come anticipato l'evoluzione del quadro di riferimento del sistema di indicatori ed il processo in corso di definizione del parco progettuale, nonché il perfezionamento della conseguente ripartizione finanziaria condizionano le riflessioni valutative esprimibili in questa fase.

Ciò premesso si ritiene di esprimere alcune considerazioni preliminari

- **Selezione degli indicatori.** In complesso il sistema di indicatori di realizzazione e di risultato indicato nel PON risulta **pertinente rispetto all'impianto strategico adottato e alle azioni proposte, chiaro nel rappresentare realizzazioni e risultati e sensibile rispetto alle leve di azione dell'AdG e all'andamento delle azioni che verranno realizzate.**<sup>2</sup>

Un numero significativo di indicatori di risultato proposti risultano alimentabili attraverso le banche dati statistiche ed amministrative disponibili, mentre alcuni dipendono da informazioni in possesso dei beneficiari degli interventi ed in alcuni casi potranno richiedere delle indagini ad hoc. Gli indicatori di realizzazione potranno essere agevolmente raccolti nell'ambito del sistema di sorveglianza (ed in numerosi casi sono già oggetto di rilevazione nella programmazione 2007-2013);

- **Metodo di quantificazione.** Sulla base delle informazioni disponibili, il metodo di calcolo degli indicatori appare coerente con il "Documento di orientamento della valutazione ex-ante" della Commissione Europea, valorizza i risultati maturati nell'esperienza passata e le informazioni in possesso dei beneficiari e degli organismi intermedi responsabili dell'attuazione degli interventi.
- **Quantificazione degli indicatori** le informazioni disponibili e i tempi molto stretti non consentono un approfondimento valutativo ad hoc. La quantificazione attuale è basata sulle informazioni riconducibili alla selezione in corso dal parco progettuale e valorizza quindi la capacità di stima e l'esperienza dei beneficiari e dei soggetti attuatori.

## Il sistema di sorveglianza

Il processo di elaborazione del PON, pur nella ristrettezza dai tempi imposti, ha attivato un **processo partenariale ampio ed intenso** che ha consentito di internalizzare nel programma un significativo contributo, riconducibile sia all'individuazione del parco progettuale sia alla ripartizione di risorse tra Assi prioritari e Risultati Attesi, che in particolare 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);
- della natura stessa dei progetti e dei relativi fabbisogni finanziari.

Ciò premesso, la non disponibilità del Piano di Rafforzamento Amministrativo e l'attuale livello di definizione del modello organizzativo, delle competenze coinvolte e degli strumenti non consentono di esprimere una riflessione valutativa puntuale. L'attivo coinvolgimento del valutatore nel processo di programmazione e la valorizzazione dell'esperienza maturata nel 2007-2013 consentono tuttavia di anticipare alcune considerazioni e suggerimenti.

**Un sistema di sorveglianza dinamico e partecipato.** La programmazione 2014-2020 richiede all'AdG di implementare un sistema di sorveglianza dinamico e fortemente partecipato, in grado di

<sup>2</sup> Alcune esigenze di verifica sono in corso rispetto alla percorribilità di adottare gli indicatori di realizzazione previsti dall'Allegato I del Regolamento (UE) N. 1301/2013 ed all'allineamento alla identificazione degli indicatori di risultato nell'Accordo di Partenariato.



valorizzare le competenze ed il contributo da parte dei diversi attori interni ed esterni all'amministrazione. L'esigenza di rafforzare la governance si impone sotto molteplici punti di vista:

- Diviene sempre più imprescindibile **integrare le diverse fonti di finanziamento ed i conseguenti strumenti di intervento**: è particolarmente evidente con il CEF e il Piano di Coesione, ma ancora più strategico è agire (dando continuità e rafforzando alcune esperienze maturate negli ultimi anni) sinergicamente con le risorse governate da soggetti esterni alla PA (richiamate anche dall'obiettivo di coinvolgere ed attivare forme di partenariato pubblico-privato e dalla crescente attenzione alla dimensione ambientale degli interventi);
- Vi sono alcune aree di intervento (come l'accento posto sulla concentrazione ed integrazione degli interventi nelle aree vaste intermodali) che richiedono di **concepire interventi integrati**. L'efficiente ed efficace costruzione di questi interventi suggerisce di istituzionalizzare alcune prassi di lavoro maturate nel recente passato (quali la sorveglianza rafforzata), semplificando ed al contempo istituzionalizzando alcuni processi di interazione sperimentati.

**Il PON mostra di aver compreso questa esigenza ed esplicitamente prevede nell'ambito dell'asse IV iniziative volte al rafforzamento della governance multilivello**, in particolare prevedendo l'istituzione di un organismo che riunisca in un'unica sede istituzionalizzata i diversi attori coinvolti in ciascuna delle aree vaste che verranno costituite per la governance del programma, fungendo da cabina di regia per il coordinamento e la ripartizione efficiente delle competenze.

Come anticipato, a questo riguardo, la positiva esperienza di collaborazione avviata nell'ambito delle attività di monitoraggio ambientale del PON Reti e Mobilità 2007-2013 tra Amministrazioni Centrali (AdG/AA, ISPRA, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ISCR) suggerisce di dare continuità ed istituzionalizzare tale collaborazione, al fine di consentire il completamento della raccolta dati ambientale e dell'eventuale necessità di ridefinizione del set di indicatori per il monitoraggio ambientale, alla luce delle tipologie di interventi ammesse a finanziamento con la nuova Programmazione 2014-2020.

**L'efficace gestione dei processi**. Obiettivi così ambiziosi richiedono di dotarsi di un sistema di gestione molto efficace: **valorizzando l'esperienza 2007-2013, il PON individua alcune linee di azione volte a semplificare gli oneri e gli adempimenti dei beneficiari e degli organismi di gestione ed al contempo garantire la qualità delle spesa ed il rispetto dei vincoli regolamentari**. Di particolare interesse tra le azioni presentate nel programma sono :

- **l'estensione delle opzioni di semplificazione dei costi a tutti i progetti e a tutti i beneficiari**. In particolare, la metodologia dei costi forfettari per il calcolo dei costi indiretti e le tabelle standard per unità di costo per il calcolo dei costi interni saranno definite ex ante per tutti i beneficiari, permettendo di definire i costi e l'ammissibilità delle spese sin dalla fase di definizione e selezione dei progetti.
- **La gestione e l'archiviazione elettronica della documentazione di spesa**. Sulla scorta dell'esperienza maturata dall'Autorità di Gestione, si prevede di gestire e archiviare tutta la documentazione ufficiale del Programma solamente in formato digitale. L'obiettivo è quello di ridurre le tempistiche nell'espletamento delle procedure amministrative (ad esempio, per la preparazione delle Domande di Rimborso) da parte dei beneficiari, e i relativi errori nella raccolta della documentazione, eliminando inoltre i costi ambientali e procedurali legati alla gestione della documentazione cartacea.
- **Le procedure informatiche intese ad evitare il doppio finanziamento delle spese**. L'evoluzione tecnologia ha portato molti beneficiari a governare i progetti attraverso i propri sistemi informativi. Questa situazione di contesto, rafforzata dalla volontà dell'Autorità di Gestione di gestire tutta la documentazione solo in formato digitale, rende superate le procedure utilizzate nella programmazione 2007-2013 e consistenti principalmente nell'apposizione del c.d. timbro di annullo sulla documentazione probatoria della spesa.

- Il Supporto all'analisi tecnica e valutazione delle iniziative progettuali, con particolare attenzione alla **"maturità" dei progetti** presentati e alla realistica delle proposte progettuali relativamente agli avanzamenti fisici e procedurali amministrativi. Tale supporto assume un rilievo specifico considerate le difficoltà registrate nella programmazione 2007-2013, con riferimento ai ritardi attuativi importanti dei Grandi Progetti, principalmente imputabili alla debolezza del quadro istruttorio e la lentezza dei processi autorizzativi, attuativi e di costruzione del consenso.

Di particolare interesse è inoltre l'esplicita previsione di un'attività di assistenza tecnica, volta a supportare l'Amministrazione e gli stakeholders all'implementazione di forme di partenariato **pubblico privati (PPP) all'interno delle Aree vaste** per la costruzione e gestione delle opere.

### **Il rapporto con i cittadini: diffusione delle informazioni**

L'entità delle risorse in gioco e la rilevanza degli interventi oggetto di finanziamento motivano **l'esigenza di informare i cittadini** sul programma, sulle fasi di realizzazione e sui risultati, evidenziando il valore aggiunto della programmazione europea a sostegno dello sviluppo, anche al fine di contribuire a rendere trasparenti le politiche e a sollecitare la partecipazione dei cittadini e la loro vicinanza alle istituzioni.

Diviene a questo fine importante rafforzare l'attenzione al grande pubblico e la finalizzazione di alcuni contenuti informativi del sistema di sorveglianza per una loro diffusione presso i cittadini. A titolo esemplificativo l'informazione da divulgare potrebbe riguardare

- gli impegni assunti e i risultati in termini di cambiamenti ed i miglioramenti apportati al sistema infrastrutturale e dei trasporti, anche a vantaggio della sostenibilità ambientale e dell'efficienza energetica,
- l'illustrazione dei principali progetti, sottolineando l'importanza dei finanziamenti europei e dell'integrazione sinergica delle risorse e degli interventi,
- la divulgazione delle buone pratiche e delle criticità attuative, e delle iniziative attivate per superarle.

Il PON mostra un'attenzione in questo senso prevedendo uno specifico supporto tecnico per "lo sviluppo e il funzionamento di un sistema informativo di monitoraggio funzionale alla gestione del Programma che, partendo dai sistemi in uso nella PON Reti e Mobilità, sia aperto a tutti gli stakeholder ed ai cittadini".

### **La coerenza dell'allocazione finanziaria**

Sulla base delle informazioni disponibili **non è possibile articolare una riflessione valutativa in merito all'allocazione finanziaria**, in quanto il piano finanziario inserito del PON presenta degli importi indicativi, e la quantificazione definitiva è subordinata all'avanzamento della preparazione del programma operativo ed alla identificazione del parco progettuale.

Ciò premesso, si ritiene di interesse segnalare come:

- gli importi inseriti siano derivati da quanto previsto dall'Accordo di Partenariato, e rispettino pertanto le disposizioni regolamentari;
- la distribuzione indicata sia coerente con la priorità riconosciuta agli interventi dell'asse I (con più del 50% delle risorse dedicate alla categoria di intervento 024 Ferrovie (rete centrale RTE-T), ed in subordine dell'asse III (con circa il 20% delle risorse disponibili imputate alla categoria di intervento 039 Porti marittimi (RTE-T),
- nonostante sia esplicitamente prevista solo la forma di sostegno a fondo perduto, il PON espliciti la volontà di verificare la possibilità di utilizzo degli strumenti di ingegneria finanziaria. In

particolare il riferimento è al fondo Jessica, che può costituire per caratteristiche e modalità di erogazione, lo strumento con cui il Programma può più efficacemente interagire, al fine di ridurre i costi di realizzazione degli interventi, nonché di avere risorse disponibili, utili per investire in nuovi progetti. Considerato che Jessica è stato principalmente usato per interventi di rigenerazione urbana, si ritiene possa costituire una maggiore opportunità nell'ambito dell'asse III.