

SCHEDA

La strategia del Pon Infrastrutture e Reti

Il Programma declina la strategia attraverso la quale si intendono soddisfare i **risultati attesi** già sanciti all'interno dell'Accordo di Partenariato, e, segnatamente:

- ✓ Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e miglioramento del servizio in termini di qualità e tempi di percorrenza
- ✓ Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale
- ✓ Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali
- ✓ Ottimizzazione del traffico aereo

Al fine del raggiungimento di tali risultati attesi, il Programma si struttura su un impianto composto da tre Assi strategici prioritari:

- 1) *Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T*, potenziando la modalità ferroviaria e il traffico aereo. A tale asse sono attribuite il 59,39% delle risorse (821.217.132 FESR)
- 2) *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. A questo asse vanno il 37,11% delle risorse (513.182.868 euro FESR)
- 3) *Assistenza tecnica* finalizzata alla efficacia degli investimenti previsti, in termini di supporto specialistico, studi, ricerche, monitoraggio e comunicazione. A questo asse sono destinati il 3,50% delle risorse complessive, ossia 48,4 milioni di FESR

Aree Logistiche Integrate (ALI)

Secondo quanto stabilito dall'Accordo di Partenariato «la programmazione dovrà avvenire per Aree Logistiche Integrate»

Tali aree devono includere: un sistema portuale; eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema; le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

Questo significa che la candidatura, la gestione e la sorveglianza degli interventi, di comune accordo con l'Autorità di Gestione incardinata nel Ministero, non avverranno sulla base di singole proposte degli Enti Beneficiari o delle Regioni, ma in una logica integrata di ampio respiro, al fine di garantire una governance coordinate, evitare sovrapposizioni, assicurare un legame stretto con il territorio e i distretti produttivi, nella logica del "fare sistema", che, infatti, è uno dei temi ispiratori dello stesso Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, che si rifa

apertamente alla logica delle ALI nell'individuare le nuove autorità di Sistema portuale.

Nel PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 sono state individuate cinque aree logistiche Integrate di interesse per la rete centrale europea:

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

La loro selezione si pone in continuità con le scelte operative della precedente programmazione e consentirà non solo di realizzare i nuovi interventi, ma anche di portare proficuamente a conclusione i progetti di completamento tra le vecchia e la nuova programmazione. Le aree logistiche integrate saranno formalizzate attraverso Accordi di Programma Quadro rafforzati, e agiranno in raccordo con il territorio.

Gli interventi selezionati e le priorità

Il Programma operativo individua le linee strategiche delle opere da finanziare, che, in particolare, saranno incentrate su:

- ✓ Completamento di alcune delle progettualità ferroviarie e portuali avviate con il Programma Reti e Mobilità 2007-2013;
- ✓ La realizzazione di alcune tratte della rete AV/AC delle linee ferroviarie Napoli-Bari e Palermo-Catania
- ✓ La realizzazione della filiera della logistica digitale attraverso lo Sportello Unico Doganale, il Single Maritime Window delle Capitanerie di Porto e il completamento della Piattaforma Logistica Nazionale – UIRNet.

La selezione definitiva degli interventi per i quali distribuire il budget del Programma Operativo avverrà solo, come previsto dalla Commissione europea, dopo la stesura del documento sui Criteri di Selezione, ad opera congiunta del Ministero e della Commissione Europea, e, quindi, successivamente alla valutazione delle proposte pervenute dalle Regioni sulla base di tali criteri, ma nel rispetto delle quote di riparto per Asse sopra indicate. Tale procedura dovrebbe terminare entro dicembre 2015.

La chiusura del Programma Operativo Reti e Mobilità 2007-2013

Nonostante i rallentamenti ed i ritardi, legati a diverse ragioni, delle progettualità finanziate dal PON Reti, in questi ultimi mesi, grazie al lavoro congiunto della Task Force trilaterale costituita con l'Agencia per la Coesione Territoriale e la Commissione Europea, il Programma ha registrato un positivo miglioramento nel livello di spesa dei vari cantieri e la ripresa dei lavori laddove bloccati per questioni amministrative. Si è inoltre, nel mese di luglio scorso, addivenuti alla sblocco dei pagamenti da parte di Bruxelles, che aveva messo in stand by l'erogazione dei rimborsi a seguito di evidenze emerse in alcuni audit del 2013 e 2014; quanto

rilevato dagli auditors è stato sanato, e quindi il circuito finanziario del Programma ha ripreso il suo normale ciclo.

Al contempo, sempre al fine di mettere in sicurezza le risorse e scongiurare il rischio di doverle rendere alla CE, si è selezionato un parco progetti in avanzato stato di esecuzione, strategici e coerenti con le linee del Programma.