

Il PON trasporti e mobilità

La programmazione dei fondi strutturali nel campo della portualità e della logistica

I fondi strutturali sono gli strumenti di intervento creati e gestiti dall'Unione europea per finanziare vari progetti di sviluppo all'interno dell'Unione europea. Gli obiettivi principali dei fondi strutturali sono tre: la riduzione delle disparità regionali in termini di ricchezza e benessere, l'aumento della competitività e dell'occupazione e il sostegno della cooperazione transfrontaliera. In questo contesto, in particolare il FESR - fondo europeo di sviluppo regionale è uno strumento polivalente (finanziario, di programmazione, di pianificazione, ecc.) che è stato creato dalla UE per cofinanziare e programmare, in modo pluriennale, gli interventi sul territorio.

A livello delle singole Regioni UE i fondi strutturali vengono gestiti attraverso specifici programmi tra cui i cosiddetti programmi operativi (PO) sia regionali (POR) sia sovraregionali (PON), vincolati alle linee guida dettate dai rispettivi regolamenti. Come ogni programmazione economica e/o territoriale complessa e pluriennale la durata dei cicli è più ampia degli anni formalmente indicati. Infatti, i due ultimi cicli dei fondi strutturali si chiudono fiscalmente due anni dopo il rispettivo termine. Ossia il ciclo 2000-2006 nel 2008 e quello 2007-2013 è prevista nel 2015. Per quanto riguarda la valutazione dei risultati di quanto progettato e realizzato, sono poi necessari anni oltre il termine formale, a seconda dalla tipologia del progetto, il che influenza non poco la fase della valutazione dei risultati dei fondi strutturali.

L'Accordo di partenariato 2014 - 2020

L'Accordo di Partenariato è il documento fondamentale previsto dal "Regolamento (UE) N. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio recante disposizioni comuni sui Fondi Strutturali e di investimento europei", con cui ogni Stato membro definisce la propria strategia, le priorità e le modalità di impiego dei fondi strutturali europei per il periodo 2014-2020.

L'argomento oggetto del presente rapporto viene trattato nell'Accordo di partenariato nell'ambito dell'"Obiettivo tematico 7 - Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete".

Il fondamento delle politiche trasportistiche nazionali risiede negli indirizzi della Commissione europea, riassumibili nell'obiettivo strategico di miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle cose finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo e sostenibile e a rafforzare la coesione economica e sociale.

L'analisi del sistema trasportistico italiano ha evidenziato alcune debolezze strutturali alle quali corrispondono una serie di bisogni:

- riequilibrio modale a vantaggio di vettori meno impattanti, mitigazione degli impatti ambientali, aumento della sicurezza e miglioramento della qualità della vita;
- miglioramento degli assetti pianificatori e regolatori, definizione di un inquadramento unico che inglobi gli obiettivi di riequilibrio modale, i piani di settore e misure di incentivazione fiscale per le diverse modalità;
- maggiore efficacia nella programmazione integrata, attraverso un rafforzamento della governance istituzionale ed economica, e un monitoraggio rafforzato per l'attuazione delle opere;
- aumento della partecipazione privata al finanziamento delle infrastrutture trasportistiche;

Il soddisfacimento di tali bisogni è perseguibile attraverso un insieme di strumenti:

- la regolazione pro-competitiva orientata alla corretta allocazione di risorse scarse e alla liberalizzazione.
- il sostegno all'innovazione tecnologica (Intelligent Transport Systems, infomobilità);
- la semplificazione procedurale delle operazioni logistiche e in primis l'ottimizzazione della filiera doganale;
- il ricorso agli strumenti della pianificazione integrata all'appropriata scala territoriale e la gestione partenariale di area vasta;

- l'utilizzo di strumenti di valutazione di convenienza collettiva, quali l'analisi costi-benefici, come metodo per definire l'ordinamento selettivo delle opere;
- il rafforzamento della partecipazione privata nella costruzione e gestione delle opere (attraverso strumenti quali project financing, project bonds e fondi infrastrutturali, ecc.);
- la promozione del trasporto intermodale, attraverso misure fiscali e incentivi a livello nazionale volte a sostenere le modalità più sostenibili a livello ambientale, garantire l'utilizzo efficiente delle infrastrutture e quindi l'abbattimento del costo generalizzato del trasporto.

L'approccio strategico complessivo che l'Italia intende seguire nel campo portuale e interportuale è principalmente delineato nel Programma Infrastrutture Strategiche (PIS), e finalizzato a superare le criticità principali del sistema trasportistico italiano, puntando su:

- riequilibrio modale, attraverso il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria e portuale e delle relative interconnessioni intermodali (con la rete europea e con i principali nodi urbani e produttivi) accompagnato da idonee politiche di incentivazione per lo shift modale definite a livello nazionale;
- modernizzazione e fluidificazione del sistema (attraverso l'implementazione di sistemi tecnologici evoluti e la modernizzazione e fluidificazione del sistema procedurale, in primis doganale);

All'interno di tale quadro strategico, la politica di coesione europea avrà come destinazione prioritaria delle risorse interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi.

Ci si dovrà concentrare sulle modalità sostenibili, destinando alla modalità stradale una ridotta percentuale delle risorse dell'Obiettivo Tematico 7, al fine di:

- completare le opere avviate (in particolare di quelle ferroviarie e portuali);
- ottimizzare le infrastrutture esistenti;
- promuovere il più ampio utilizzo delle tecnologie applicate ai trasporti;
- sostenere la semplificazione procedurale e i processi di gestione multilivello.

In tale contesto i profili di sostenibilità ambientale assumono un rilievo orizzontale, e dovranno essere recepiti nel loro significato di opportunità di sviluppo piuttosto che di mero vincolo regolamentare.

Il quadro strategico nazionale delle politiche ordinarie e gli interventi della politica di trasporto nazionale specificati nell'aggiornamento del Piano Infrastrutture Strategiche (PIS) sono coerenti con gli obiettivi della politica dei trasporti definiti a livello europeo, in particolare con quanto espresso nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 sulle reti TEN-T, con gli obiettivi di Europa 2020, con gli impegni presi nel Programma Nazionale di Riforma e tengono conto delle raccomandazioni del Consiglio adottate a norma dell'articolo 148, sezione 4, TFUE.

Alle indicazioni programmatiche del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) dovranno accompagnarsi specifici atti normativi e di pianificazione, nei settori dei porti e della logistica, per i quali il PIS ha da tempo ravvisato la necessità di piani organici di settore. Lo stesso CIPE ha invitato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a sottoporre al Comitato tali strumenti di pianificazione.

La coerenza e sinergia degli interventi ed il livello territoriale nel quale essi si collocano rappresentano un elemento chiave della strategia che informa l'Obiettivo Tematico, che al fine di perseguire l'obiettivo di concentrazione delle risorse, localizza gli interventi nelle sole regioni meno sviluppate. Essi saranno attuati a scala territoriale, cogliendo pienamente i benefici del principio di sussidiarietà, ma con un forte presidio centrale necessario per garantire la coerenza complessiva delle azioni rispetto ai risultati attesi così che gli interventi - sulla rete e sui nodi di trasporto centrale, quelli sugli archi ferroviari della rete globale di adduzione alla rete centrale e quelli sui collegamenti di "ultimo miglio" di porti ed interporti di livello nazionale - troveranno logica collocazione in un Programma complessivo di livello nazionale finalizzato alla implementazione di aree logistiche integrate di interesse per la rete centrale europea.

La rete e i nodi di rango regionale e locale, i collegamenti dei sistemi portuali/logistici di livello regionale, i trasporti urbani e metropolitani ed il trasporto pubblico locale potranno invece essere incardinati nei Programmi di livello regionale (POR).

I Programmi Operativi, in particolare per gli interventi sul sistema portuale e logistico e sulle connessioni degli stessi con la rete centrale di trasporto, dovranno indicare la priorità fra gli interventi da finanziare e prevedere idonei meccanismi di coordinamento fra i vari livelli istituzionali.

I risultati attesi perseguiranno i seguenti obiettivi di ri orientamento modale e di miglioramento dei servizi:

Potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale (RA 7.1).

Gli interventi ferroviari dovranno essere progettati ed attuati in una logica integrata, tenendo conto dei corridoi della rete centrale TEN-T (Core Network Corridors), ed in particolare, del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo, in linea con gli obiettivi del regolamento (UE) n 1315/2013 sulle TEN-T che impone la realizzazione della rete centrale entro il 2030.

In particolare, tra gli interventi sulla rete ferroviaria rivolti al settore in discorso assumono carattere prioritario: il contributo alla realizzazione delle ferrovie Bari — Napoli - Taranto, Messina - Catania - Palermo e Napoli — Reggio Calabria (rete centrale europea), già individuate dal PAC; il completamento degli interventi avviati nel periodo di programmazione 2007-2013 (molti dei quali ricadono all'interno della rete centrale europea) e gli archi nazionali di adduzione ai corridoi ferroviari europei della rete centrale.

Lo sviluppo dell'ERTMS (European Rail Traffic Management System) nella rete ferroviaria nazionale delle regioni meridionali verrà attuato in linea con gli obblighi sanciti in sede comunitaria, secondo il Piano nazionale di implementazione dell'ERTMS nel Sud Italia, con le modalità di attuazione del European Deployment Plan.

Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2).

In linea con gli impegni presi dall'Italia e con le raccomandazioni del Consiglio sul Programma Nazionale di Riforma 2014 , 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 e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

L'individuazione delle aree logistiche di intervento dovrà favorire le reti di specializzazione e collaborazione; la strategia per il loro sviluppo dovrà indicare le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni opportune, valutando la messa a sistema e il completamento degli interventi avviati nel periodo di programmazione 2007-2013.

Le "aree logistiche integrate" di rilievo per lo sviluppo della rete centrale saranno di competenza del PON, mentre quelle di livello regionale saranno competenza dei POR.

I Programmi Operativi conterranno adeguate misure per codificare la governance multilivello, basandosi su un percorso di partenariato che coinvolga le Amministrazioni e gli stakeholders e beneficiari interessati nella programmazione ed attuazione degli interventi.

Il Programma Nazionale individuerà la specializzazione funzionale dei porti della rete centrale del Mezzogiorno e le rispettive necessità di investimento, mentre i POR identificheranno i sistemi portuali regionali, in base sia alle relazioni funzionali, infrastrutturali ed economiche esistenti tra porto, entroterra e città di riferimento, sia alle reti di specializzazione e collaborazione più opportune per evitare fenomeni di "spiazzamento" e di "cannibalizzazione".

La strategia dovrà tenere in conto il "gigantismo", concentrando i servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale, in linea con gli obiettivi comunitari, e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retroportuale e/o interportuale.

La competitività degli altri porti verrà sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retroportuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, in primis ferroviarie. Tutti gli interventi dovranno essere conformi ai Piani Regolatori Portuali in vigore.

Particolare attenzione, per il contributo che può dare alla modernizzazione del sistema, dovrà essere data alle condizioni immateriali di contesto. Si dovrà perseguire l'ottimizzazione della filiera procedurale, anche

attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.) al fine di: garantire tempi di sdoganamento più certi e celeri; accrescere la produttività; ridurre i tempi morti e l'impatto ambientale delle operazioni.

Lo sviluppo di un impianto integrato di comunicazione a servizio dello scambio di merci al consumo potrà essere supportato dalla piattaforma Uirnet ed, eventualmente, da altre di interesse generale da inquadrare nell'ambito del Programma Nazionale. Il funzionamento dei sistemi di trasporto intelligenti applicati alla logistica sarà cofinanziato tenendo in debito conto la capacità di autofinanziamento del sistema.

Al rafforzamento della filiera logistica contribuiscono anche le azioni dirette a promuovere la competitività degli operatori del settore previste nell'Obiettivo Tematico 3.

Il PON dovrà prevedere modalità di coordinamento sinergico con le altre fonti finanziarie e, in particolare, con le misure previste nell'ambito della partecipazione al CEF (Connecting Europe Facility), in modo da assicurare la complementarietà ed evitare duplicazioni degli sforzi.

Il PON potrà così promuovere il finanziamento delle opere funzionalmente connesse ai corridoi multi-modali e/o progetti che insistono sulla rete centrale TEN-T anche con strumenti di ingegneria finanziaria della BEI, e con altri strumenti innovativi di debito e di garanzia.

La partecipazione del capitale privato verrà adeguatamente stimolata, soprattutto per gli interporti e per determinate opere in ambito portuale e retroportuale, quali i terminal intermodali.

Il PON Infrastrutture e reti dovrà procedere in coordinamento anche con il PON Imprese e competitività, in partenariato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con interventi volti a: modernizzare il sistema imprenditoriale logistico attraverso il sostegno agli investimenti in innovazione per l'intermodalità e per le imprese logistiche che operano nelle aree integrate, in particolare per quelle di rilevanza per la rete centrale TEN-T (compresi gli investimenti in ICT e quelli per adeguare mezzi e attrezzature ai migliori standard ambientali, energetici e operativi); promuovere accordi commerciali tra operatori del trasporto merci, logistici, portuali, interportuali e doganali per la gestione unificata dell'offerta di servizi; facilitare l'accesso al credito.

La selezione definitiva dei progetti da ammettere a finanziamento dovrà riflettere criteri di concentrazione delle risorse ed essere compiuta sulla scorta di solide analisi istruttorie che valutino la rispondenza dei progetti agli standard TEN-T (specie per i progetti relativi al traffico di lunga distanza), il loro valore aggiunto nell'ambito del quadro programmatico europeo (Regolamento 1315/2013, e, al di fuori delle reti TEN-T, nell'ambito delle misure attuative del Libro Bianco sui Trasporti) e nazionale, nonché la rilevanza degli interventi proposti in relazione al miglioramento del servizio offerto (riduzione dei tempi di percorrenza, qualità del servizio per gli utenti, capacità e rapidità trasporto merci, numero di strutture logistiche servite, treni/giorno, ecc) in rapporto alle risorse impiegate.

I progetti saranno istruiti in forma unitaria, garantendo la funzionalità dei singoli lotti ed evitando che singoli interventi vengano frammentati in diverse componenti, ciascuna delle quali non pienamente funzionale e indipendente. Al fine di garantire l'effettivo raggiungimento dei risultati previsti, la programmazione operativa dovrà privilegiare progetti maturi, accompagnandone l'attuazione con un sistema di monitoraggio proattivo. Particolare attenzione dovrà essere riservata al rispetto delle disposizioni comunitarie relative alla concorrenza e agli aiuti di stato, che oggi rappresentano un vincolo più stringente per l'ammissibilità a finanziamento degli interventi e, di conseguenza, per la loro attuazione.

Il Programma operativo nazionale trasporti e mobilità (PON) 2014 - 2020

L'obiettivo generale del Programma operativo (PO) 2014-2020 è quello di promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete (OT 7) nelle regioni interessate dal programma:



Tale obiettivo viene perseguito attraverso i seguenti assi prioritari:

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

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

III. Rafforzare la capacità istituzionale delle autorità pubbliche e delle parti interessate e un'amministrazione pubblica efficiente mediante azioni volte a rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza delle amministrazioni pubbliche e dei servizi pubblici relativi all'attuazione del FESR, affiancando le azioni svolte nell'ambito del FSE per rafforzare la capacità istituzionale e l'efficienza della pubblica amministrazione.

Nell'ambito dell'asse II, la misura II.1, Risultato atteso (RA) 7.2, riguarda in particolare il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale attraverso:

II.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]

II.1.2 - 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

II.1.3 - 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

L'Accordo di partenariato prevede esplicitamente che «*la programmazione dovrà avvenire per aree logistiche Integrate*». Tali aree devono includere:

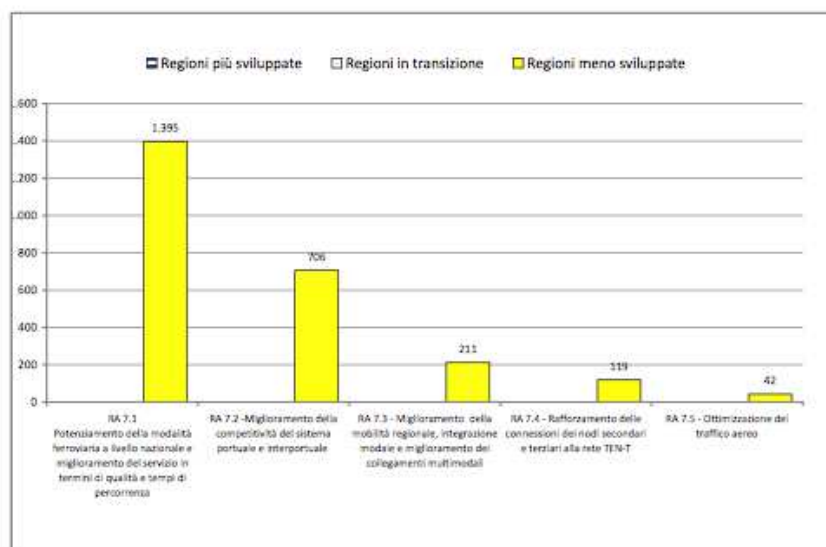
- un sistema portuale,
- eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema
- le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

L'individuazione delle aree logistiche di intervento dovrà favorire le reti di specializzazione e collaborazione; la strategia per il loro sviluppo dovrà indicare le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni opportune, valutando la messa a sistema e il completamento degli interventi avviati nel periodo di programmazione 2007-2013.

L'allocazione finanziaria nell'ambito dell'Accordo di Partenariato - OT 7 prevede per il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2), 706 milioni di euro di competenza di PON e

POR.

OT 7-- Allocazione finanziaria programmatica (*) per risultato atteso e categoria di regione (solo FESR, milioni di euro)



(*) Il negoziato sui PO potrà determinare spostamenti nell'allocazione delle risorse

Nel ciclo di programmazione comunitaria 2014- 2020, requisiti fondamentali per l'ammissibilità degli interventi è che essi siano realistici e maturi. Elementi necessari affinché un intervento possa essere definito tale e ammesso a finanziamento a valere sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 sono:

- Uno studio di fattibilità concluso
- Una positiva analisi costi-benefici (comprensiva di puntuali costi stimati) che dimostri la fattibilità finanziaria e la necessità di contributi finanziari pubblici
- VIA e altre valutazioni ambientali (es. Habitat e Direttiva quadro sull'acqua) concluse, o almeno sufficientemente avanzate (consultazioni con le autorità concluse)
- Un calendario di attuazione dettagliato, che specifica le procedure di appalto e le procedure di autorizzazione
- Problematiche di aiuti di Stato escluse (es. notifica aiuto compatibile effettuata)

Nell'ambito dell'Asse II, Misura II.1, RA 7.2, per il quale l'allocazione programmatica del fondo FESR 2014-2020 prevede, come accennato, 706 milioni di euro destinati sia al Programma nazionale (PON) che ai programmi regionali (POR), è stato riservato al PON l'importo di 513,183 milioni di euro, che tenuto conto della Contropartita nazionale (25%) rendono disponibili per il PON di settore 684,244 milioni di euro.

Ripartizione del Piano finanziario per l'asse prioritario e per fondo (milioni di euro)			
Asse prioritario	FESR	Contropartita nazionale	Finanziamento totale
Asse prioritario 2	513,183	171,061	684,244

Tenuto anche conto dei progetti di settore da finanziare a cavallo delle due programmazioni 2007-2013 e 2014-2020, per un importo complessivo di 47 milioni di euro, restano da programmare risorse per circa 637 milioni di euro.

Asse	Ldl	BF	Intervento	PON Reti e Mobilità 2007-2013	Delibera 18/2014 PON Infrastrutture e Reti 2014-2020
I	I.1.2	AP Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro: Gateway ferroviario	10,000	10,000

I	I.1.2	AP Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro: Completamento viabilità comparto nord	10,000	10,000
I	I.1.2	AP Gioia Tauro	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	2,970	4,000
I	I.1.2	RFI	Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale (1^ fase funzionale n. 2 lotto: Cagioni e piastra logistica taranto)	2,500	23,000
TOTALE				25,470	47,000

Nell'ambito del PON 2014 – 2020 sono state presentate candidature per progetti che ammontano a circa 5.677 milioni di euro. Le candidature sono state assoggettate a screening di ammissibilità sulla base degli indicatori sopra riportati. I progetti in materia di porti e interporti che hanno superato questa fase, per un importo complessivo di circa 2.203 milioni di euro, sono elencati nella tabella che segue.

Da una prima valutazione dei progetti ammissibili svolta di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i sopracitati 637 milioni di euro sembrerebbero potenzialmente sufficienti ad assicurare il finanziamento degli interventi in stato procedurale più avanzato e più urgenti in relazione al perseguimento degli scopi del programma.

PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Elenco delle candidature portuali e interportuali post screening di ammissibilità

Beneficiario	Intervento	Completamenti 2007/2013	Importo	Descrizione intervento (Fonte: scheda fornita dal Beneficiario; altre fonti AdG) (*)	Indicatori di output	Indicatori di risultato
AP Gioia Tauro	Approfondimento fondali tratto A-B-C banchina di levante	No	50.000.000,00	L'intervento prevede l'adeguamento strutturale e l'approfondimento della banchina di levante tratti A-B-C del porto di Gioia Tauro. Con tale intervento si aumenterà la sicurezza del porto adeguandolo ai nuovi standards di sicurezza conferendo una piena funzionalità allo scalo marittimo.	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: 7.2.1/ Km - Target intermedio: 2018 - 30% - Target finale 2023: - 100% - Fonte dati: cronoprogramma	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: /TEU - Valore di base: 2.900.000 TEU - Anno di riferimento 2014 - Valore obiettivo: 3.000.000 TEU
AP Gioia Tauro	Elettrificazione della seconda linea ferrata di collegamento tra la stazione di San Ferdinando e la rete nazionale stazione di Rosarno	No	15.000.000,00	Con tale intervento si intende completare il sistema ferroviario del cosiddetto ultimo chilometro che permetterà di collegare direttamente con linea elettrificata la rete ferroviaria di collegamento alla stazione di Rosarno.	- Descrizione indicatore/Unità di Misura 7.3.1/Km - Target intermedio: 2018 - 30% - Target finale 2023: - 100% - Fonte dati: cronoprogramma	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: /n. treni - Valore di base: 0 - Anno di riferimento 2014 - Valore obiettivo: 4 treni giorno
AP Gioia Tauro	Banchina sud (Terminal Multipurpose)	No	35.000.000,00	L'intervento prevede la realizzazione di una nuova banchina multipurpose lungo il lato sud del bacino di evoluzione.	- Descrizione indicatore/Unità di Misura 7.2.1/ Km - Target intermedio: 2018 - 30% - Target finale 2023: - 100% - Fonte dati: cronoprogramma	- Descrizione indicatore/Unità di Misura /n. navi - Valore di base: 1550 navi - Anno di riferimento 2014 - Valore obiettivo: 1650
AP Gioia Tauro	Comparto sud: realizzazione del piazzale a servizio del Terminal Multipurpose	No	40.000.000,00	L'intervento prevede di destinare un'ampia area del comparto sud ad uso commerciale. L'area si trova alle spalle della nuova banchina multipurpose lungo il lato sud del bacino di evoluzione. Con tale intervento si prevede di realizzare un piazzale attrezzato	- Descrizione indicatore/Unità di Misura 7.2.1/Mq - Target intermedio: 2018 - 30% - Target finale 2023: - 100% - Fonte dati:	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: /ton - Valore di base: 0 - Anno di riferimento 2014 - Valore obiettivo: 500.000 ton

				sull'intera area e una fascia di mitigazione a separazione dell'area urbana di Gioia Tauro	cronoprogramma	
AP Gioia Tauro	Riorganizzazione e viabilità a seguito della realizzazione del terminal Multipurpose	No	5.000.000,00	L'intervento prevede la riorganizzazione della viabilità di accesso all'area sud del bacino a seguito della realizzazione del terminal multipurpose a fine di consentire la realizzazzazione di viabilità integrata con la viabilità portuale già esistente.	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: 7.3.1/Km - Target intermedio: 2018 - 30% - Target finale 2023: - 100% - Fonte dati: cronoprogramma	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: /Minuti - Valore di base: 35 minuti - Anno di riferimento 2014 - Valore obiettivo: 5 minuti
AP Gioia Tauro	Tangenziale di collegamento, all'altezza dello svincolo di Gioia Tauro, tra la A3 Salerno Reggio Calabria ed il Porto	No	20.000.000,00	Con tale intervento si intende completare il sistema infrastrutturale dell'area con un collegamento diretto al porto anche a sud con l'Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria. In particolare con la realizzazione della tangenziale Sud si andrebbe a creare un anello esterno di collegamento al porto con l'Autostrada A3. Tale anello svincolerebbe il centro abitato di Gioia Tauro con la viabilità pesante interessata dal a nord svincolo di Rosarno.	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: 7.3.1/Km - Target intermedio: 2018 - 30% - Target finale 2023: - 100% - Fonte dati: cronoprogramma	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: / tempo - Valore di base: 50 minuti - Anno di riferimento 2014 - Valore obiettivo: 10 minuti
AP Gioia Tauro	Tangenziale di collegamento, varco doganale San Ferdinando - Porto	No	5.000.000,00	Con tale intervento si intende completare il sistema infrastrutturale dell'area con un collegamento diretto del Varco doganale di San Ferdinando e il porto di Gioia Tauro. Si andrebbe a creare un anello esterno di collegamento tra San Ferdinando - il porto - l'Autostrada A3. Tale anello svincolerebbe il centro abitato di San Ferdinando con la viabilità pesante.	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: 7.3.1/Km - Target intermedio: 2018 - 30% - Target finale 2023: - 100% - Fonte dati: cronoprogramma	- Descrizione indicatore/Unità di Misura: /tempo - Valore di base: 30 minuti - Anno di riferimento 2014 - Valore obiettivo: 5 minuti
AP Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro - Adeguamento del tratto di banchina nord	Si	4.000.000,00			
AP Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro - completamento viabilità comparto nord	Si	10.000.000,00			
AP Gioia Tauro	Porto di Gioia Tauro - gateway ferroviario	Si	10.000.000,00			

AP Salerno	Terminal traghetti per traffici Ro-Ro Pax alla testata del molo di Ponente	No	8.000.000,00	L'intervento è finalizzato a migliorare la funzionalità del Porto, in tema di security. Il fabbricato, sulla testata del molo di Ponente, è destinato ad accogliere: la Dogana, la Polizia di frontiera, l'area controlli, la biglietteria, le strutture di servizio per le "Autostrade del Mare. L'opera è collegata all'intervento "Salerno Porta Ovest", finanziato dall'UE con 146,6 milioni di euro (Fondi P.O.N. - Reti e mobilità 2007-2013).	- Metri cubi - m ³ 10.000 - Target intermedio 2018 - Target finale 2023 - 100% - Fonte dati- Autorità Portuale di Salerno	traffico Ro-Ro in t - Valore di base - t 4.184.000 - Anno di riferimento - 2012 - Valore obiettivo - incremento di traffico di 1.500.000 t (7.2.1)
AP Salerno	Adeguamento funzionale e consolidamento del Molo 3 Gennaio lato ponente	No	25.500.000,00	L'intervento è finalizzato all'adeguamento funzionale e consolidamento delle banchine alla normativa vigente, nonché al dragaggio, a profondità maggiore. Le opere non comportano aumenti delle aree in concessione. La realizzazione delle opere non comporta un vantaggio diretto per un particolare operatore portuale, per le seguenti motivazioni:	- Metri lineari - m 380 - Target intermedio 2018 - Target finale 2023 - 100% - Fonte dati- Autorità Portuale di Salerno	Traffico Merci varie non containerizzate in t - Valore di base - t 1.018.000 - Anno di riferimento - 2013 - Valore obiettivo - incremento di traffico di 900.000 t 'traffico Ro-Ro in t (ISTAT) - Valore di base - t 4.184.000 - Anno di riferimento - 2012 - Valore obiettivo - incremento di traffico di 3.000.000 t (7.2.1)
AP Salerno	Adeguamento funzionale e consolidamento della Banchina Rossa	No	16.000.000,00	Vd. "Adeguamento funzionale e consolidamento del Molo 3 Gennaio lato ponente"	- Metri lineari - m 225 - Target intermedio 2018 - Target finale 2023 - 100% - Fonte dati- Autorità Portuale di Salerno	traffico Ro-Ro in t - Valore di base - t 4.184.000 - Anno di riferimento - 2012 - Valore obiettivo - incremento di traffico di 3.000.000 t 7.2.1
AP Salerno	Dragaggio dei fondali portuali - II stralcio	No	25.000.000,00	L'intervento è finalizzato a consentire l'ingresso e la manovra, in condizioni di sicurezza, a navi commerciali di nuova generazione che richiedono pescaggi fino a 14 m. L'intervento prevede sia l'abbassamento dell'attuale fondale del bacino portuale dal -8/-11 m a, in ragione della zonizzazione del porto, -11.50 m / - 17 m, sia l'escavo del canale di accesso al Porto fino al -17 m.	- Metri cubi - m ³ 3.000.000 - Target intermedio 2018 - Target finale 2023 - 100% - Fonte dati- Autorità Portuale di Salerno	Traffico Merci Porto di Salerno t - Valore di base - t 5.519.000 - Anno di riferimento - 2012 - Valore obiettivo - incremento di traffico di 5.900.000 t (7.2.1)
AP Salerno	Impalcato carrabile pluripiano sulla Banchina Rossa	No	20.000.000,00	L'intervento, finalizzato all'incremento delle superfici operative del Porto commerciale, prevede la realizzazione di un a struttura multipiano sulla Banchina Rossa, individuata come Lotto R4 sul Master Plan, che possa essere destinata allo stoccaggio di diverse tipologie merceologiche.	- Metri cubi - m ³ 250.000 - Target intermedio 2018 - Target finale 2023 - 100% - Fonte dati- Autorità Portuale di Salerno	traffico Ro-Ro in t - Valore di base - t 4.184.000 - Anno di riferimento - 2012 - Valore obiettivo - incremento di traffico di 3.648.000 t (7.2.1)
AP Salerno	Fabbricato servizi sulla banchina Ligea	No	5.650.000,00	L'intervento è finalizzato a migliorare la funzionalità del Porto e le condizioni di safety e security. Fabbricato sulla banchina Ligea per Polizia di stato, Capitaneria di porto, Sportello Unico Doganale, Guardia di Finanza, Corporazione dei Piloti, Gruppo	- Metri cubi - m ³ 7.500 - Target intermedio 2018 - Target finale 2023 - 100% - Fonte dati- Autorità Portuale di Salerno	- Tempo di sdoganamento - Valore di base 4,5 giorni - Anno di riferimento 2013 - Valore obiettivo - 3 giorni (7.2.1)

				Ormezzatori, Servizio Veterinario del porto, ecc..		
RFI	Variante Cannello - Napoli	No	207.000.000,00	La variante alla linea Napoli - Cannello costituisce il primo segmento dell'itinerario Napoli - Bari e realizza, inserendosi nella nuova stazione di Napoli Afragola, l'integrazione delle linee storiche con il sistema di alta velocità.	'- Km di nuova linea in variante di tracciato a doppio binario - Target intero progetto: 15,40 km - Nuove fermate realizzate - Target intero progetto: 3,00 - Nuove stazioni realizzate - Target intero progetto: 1,00 - Impianti ACC-M - Target intero progetto: 1,00 - Area riambientalizzata - Target intero progetto: 194.000,00 mq - Passaggi a livello soppressi - Target intero progetto: 12,00	
UIRNet S.p.A.	Hub Campania	No	4.000.000,00	Ampliare il bacino di utenza (anche in ambito internazionale) dei servizi logistici campani. L'HUB Campania fungerebbe da stazione di trasformazione e rilancio dei beni in transito per il Mediterraneo. Il progetto prevede l'analisi e lo sviluppo della piena integrazione dei sistemi informatici degli operatori adibiti alla gestione logistica nell'area del Porto di Salerno, dell'Interporto di Nola, dell'Interporto di Marcianise e dell'area Valle dell'UFITA con la Piattaforma Logistica Nazionale.		
AP Salerno	Porto di Salerno - Collegamenti ferroviari e stradali. Sistema dei trasporti Salerno Porta Ovest	No	40.488.160,61	Il progetto affronta le criticità connesse all'ingresso in città con l'obiettivo di separare il canale di traffico (merci) dall'Autostrada al porto, dalle percorrenze urbane. L'intervento, prevalentemente in galleria, serve a collegare il porto con l'autostrada A3 SA-RC e SA-NA, nonché a risolvere i problemi trasportistici attuali.		
Regione Campania	Interporto di Marcianise - Raddoppio della presa e consegna	No	13.186.760,00			
Regione Campania	Interporto di Marcianise - Strada di collegamento	No	4.876.210,00			

AP Napoli	Dragaggio urgente di una parte dei fondali del Porto di Napoli e refluimento dei sedimenti dragati nella cassa di colmata esistente in località Vigliena	No	7.086.294,00			
AP Napoli	Interventi per trasformare la Darsena di Levante in terminal contenitori utilizzando i sedimenti del Porto di Napoli - Progetto di bonifica - Seconda variante di progetto	No	10.985.759,30			
AP Bari	Porto di Bari - Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo	No	55.500.000,00	Aumento della profondità del bacino portuale sino a 12,00 m: a) dragaggio nella darsena di Levante, nella Darsena interna/vecchia e nelle aree di manovra della darsena di Ponente; b) vasca di colmata; c) l'avanzamento dei fronti delle banchine Darsena interna e darsena Vecchia con aumento delle superfici utili dei piazzali.	- Volume di sedimento dragato/metro cubo - Target intermedio 2018: 420.000,00 mc - Target finale 2023: 420.000,00 mc - Fonte dati: Autorità Portuale di Bari	- Navi cargo tipologia POST PANAMAX ormeggiabili nel porto/ numero - valore di base 2014: 0 - valore obiettivo 2020: 40 - Fonte dati: Autorità Portuale di Bari
AP Bari	Porto di Bari - Lavori di riqualificazione dell'area del Molo Pizzoli con edifici per depositi portuali, controllo dello specchio acqueo portuale e strutture per la gestione doganale del traffico merci e passeggeri	No	31.500.000,00	I lavori consentiranno di disporre di nuove banchine per circa 1.500 m con fondali di 12 metri e di ulteriori piazzali per circa 300.000 mq., destinati al traffico ro-ro ed autostrade del mare e di edifici per l'Agenzia delle Dogane e la Guardia di Finanza. Saranno realizzati fabbricati per una superficie coperta di circa 13.000 mq ed una volumetria di circa 55.000 mc. Sulla testata del molo è prevista la realizzazione di una torre di controllo del traffico marittimo.	- Superficie area portuale terrestre riqualificata / metri quadrati - Target intermedio 2018: 15.000 mq - Target finale 2023: 15.000 mq - Fonte dati: Autorità Portuale di Bari	- Riduzione del tempo per i controlli doganali in caso di visita merce/ percentuale - valore di base 2014: 100 % - valore obiettivo 2020: 30% - Fonte dati: Autorità Portuale di Bari
AP Bari	Porto di Bari - Elettificazione delle banchine della Darsena di ponente e del Molo di ridosso per l'alimentazione da terra delle navi passeggeri	No	5.000.000,00	Il progetto prevede la realizzazione di un impianto per il cold ironing a servizio di banchine destinate all'ormeggio di traghetti ro-pax di linee comunitaria. Saranno realizzate opere per la trasformazione dell'energia in AT proveniente da stazione di trasformazione ENEL e per il trasporto con cavidotto sottomarino e gli apparati di consegna sottobordo. L'intervento ha la finalità di consentire lo spegnimento dei motori di bordo durante la sosta in porto con forti riduzioni delle immissioni inquinanti.	- Diminuzione annuale stimata dei gas a effetto serra/ t equivalenti CO2 - Target intermedio 2018: 400 teq/anno - Target finale 2023: 400 teq/anno - Fonte dati: All.I Reg.(UE)1301/2013	- Diminuzione annuale stimata dei gas a effetto serra/ t equivalenti CO2 - valore di base 2014: 0 - valore obiettivo 2020: 400 teq/anno - Fonte dati: ISPRA

AP Bari	Porto di Bari - Evoluzione del Port Community System GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico nazionale e globale	No	5.000.000,00	Il Porto di Bari è dotato di un proprio Port Community System denominato GAIA. L'intervento consiste nell'evoluzione del sistema per consentire la piena e totale interoperabilità con tutti gli altri sistemi nazionali e regionali predisposti per il supporto alla catena logistica. Obiettivo dell'intervento sarà anche quello di ampliare le possibilità di condivisione delle informazioni portuali con tutti gli altri porti collegati da linee passeggeri e/o merci.	- Processi portuali gestiti in maniera informatizzata/ percentuale - Target intermedio 2018: 100% - Target finale 2023: 100% - Fonte dati: Autorità Portuale di Bari	- Transit time medio delle merci dall'ingresso in porto all'imbarco e viceversa/ minuti - valore di base 2014: 120 - valore obiettivo 2020: 60 - Fonte dati: Autorità Portuale di Bari
AP Bari/Comune di Bari	Realizzazione arteria stradale (camionale) di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana	No	115.000.000,00	La arteria stradale camionale rappresenta un asse viario strategico per decongestionare il quartiere Libertà e più in generale la città di Bari dal traffico merci da e per il porto di Bari. La Camionale canalizzerà il transito dei mezzi pesanti dal porto alla rete di collegamento regionale/nazionale e alle aree retroportuali attraverso un sistema di connessione stradale articolato in tre principali tronchi: un primo tronco in uscita dal porto e direzionato verso la strada metropolitana di Via Napoli, un secondo tronco in uscita dall'area metropolitana (collegamento con la Strada Statale SS16), e un terzo tronco di collegamento con l'autostrada	Indicatore di realizzazione fisica la lunghezza in km dell'intervento: - target intermedio al 2018: lunghezza totale strade di nuova costruzione km 3,0 di cui TEN -T km 3,0; target finale al 2023 lunghezza totale strade di nuova costruzione km 3,0 di cui TEN -T km 3,0; target intermedio al 2018: lunghezza totale strade ricostruite o rinnovate km 0 di cui TEN -T km 0; target finale al 2023 lunghezza totale strade ricostruite o rinnovate km 3,3 di cui TEN -T km 0.	Nell'Accordo di Partenariato, Obiettivo Tematico 7.3, non si rileva un indicatore di risultato consono. Si assume come indicatore la riduzione dei volumi di traffico da e per il porto sulla rete stradale ordinaria comunale. Valori di base attuali: autovetture n. 270.000 - Autobus n. 5.500 - Camion n. 205.000. I valori attesi all'anno 2023 sottratti alla rete stradale ordinaria: autovetture n. 540.000 - Autobus n. 4.950 - Camion n. 184.500.
AP Brindisi	Opere di completamento accosti portuali per navi raghetto e RO-RO di S. Apollinare nel porto di Brindisi	No	35.500.000,00	Il progetto prevede la realizzazione degli accosti per navi traghetto e ro-ro nel porto di brindisi, all'interno del porto medio nella zona tra l'imboccatura del canale pignonati e la foce del fiume piccolo, in corrispondenza della spiaggia di S. apollinare. L'intervento migliorerà le funzionalità del porto, sia per quanto concerne il traffico di passeggeri che di rotabili, introducendo la disponibilità di 3 ulteriori accosti.		- RA 7.2 T di merci sbarcate e imbarcate per tipologia di traffico/Unità di Misura: ton - Valore di base: 0 - Anno di riferimento: 2020 - Valore obiettivo: 2,5 Mton
AP Brindisi	Opere di adeguamento del terminal navi gasiere e completamento dell'infrastruttura portuale: lotto 1 realizzazione cassa di colmata	No	38.582.000,00	L'intervento consiste nella realizzazione di un deposito costiero mediante banchinamento. Evidente, oltre al miglioramento della dotazione infrastrutturale, il miglioramento delle condizioni globali di sicurezza anche in riferimento all'attiguo molo polimeri. Altresì risulta fondamentale in virtù della derivante disponibilità di una vasca di colmata utilizzabile per i previsti progetti di dragaggio.		- RA 7.2 Aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale

AP Brindisi	Completamento banchina Costa Morena Est: dragaggio banchina nord con riferimento nella vasca e chiusura della stessa e dragaggio banchina est.	No	4.000.000,00	Il progetto prevede il dragaggio dei fondali prospicienti la banchina nord e la banchina est dello sporgente di Costa Morena est fino alla profondità di -14 mt, conformemente a quanto previsto dal vigente piano regolatore portuale. il materiale dragato in parte sarà conferito per la chiusura nella vasca ubicata presso lo stesso sporgente in vista dei lavori di pavimentazione. i volumi in esubero dovranno essere conferiti nella vasca di colmata di cui al precedente progetto n° 2.		- RA 7.2 Aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale
AP Brindisi	Realizzazione dell'impianto di alimentazione elettrica per le navi in banchina	No	2.500.000,00	Il progetto prevede la elettrificazione di una banchina del porto interno (carbonifera) a servizio delle navi ormeggiate. l'intervento è finalizzato alla diminuzione dei fattori di inquinamento atmosferico ed acustico ad opera delle stesse attraverso la riduzione delle emissioni causate dai motori ausiliari.	- Investimento: Riduzione delle emissioni di gas a effetto serra - Unità: t equivalenti CO2 (in fase di calcolo) - Denominazione: Diminuzione annuale stimata dei gas a effetto serra (in fase di calcolo)	- RA 7.2 Aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale
AP Taranto	Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - I° lotto	No	14.000.000,00	L'intervento prevede la realizzazione di un tratto di diga foranea, prevista nel Nuovo Piano regolatore del Porto di Taranto, a protezione del porto fuori rada. Il tratto da realizzare ha la funzione di migliorare la protezione dal moto ondoso della darsena polisettoriale e dei relativi accosti. Il risultato atteso è il miglioramento della protezione degli accosti dai fenomeni meteomarinari avversi.	- Protezione del paraggio / m: - Target intermedio 2018: -300 m; - Target finale 2013: -500 m; - Fonte dati: progetto definitivo	- Riduzione del moto ondoso residuo agli ormeggi che determinano una diminuzione del downtime delle operazioni portuali / altezza d'onda residua; - Valore di base: -1,05 m; - Anno di riferimento: 2014; - Valore obiettivo: -0,5 m
AP Taranto	Completamento messa in sicurezza permanente area ex Yard Belleli - II stralcio	No	10.000.000,00			
AP Taranto	Sistemazione definitiva della MISP area Yard Belleli (completamento o diaframma lato monte idraulico e lato ovest, nonché completamento capping aree non ancora completate da intervento II stralcio)	No	20.000.000,00			

AP Taranto	Interventi di dragaggio di 2,3 M di sedimenti in area molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto	No	38.158.587,00	L'intervento prevede il dragaggio della Darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del molo Polisettoriale e la realizzazione della connessa vasca di contenimento, in ampliamento al V Sporgente (lato levante), in cui saranno refluiti i sedimenti dragati. Il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale, che di portualità, attraverso il raggiungimento della profondità di -16,50 m, che consente l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS.	- Pescaggio consentito per l'accesso in porto / m; - Target intermedio 2018: -16,00 m; - Fonte Dati: Progetto definitivo posto a base di gara	- Potenziamento delle infrastrutture per la ricettività; - Pescaggio -14 m; 2013; -16 m
Regione Puglia	Fascio di presa e consegna - componente YB2	No	33.400.000,00	Il progetto prevede la realizzazione di n. 6 binari e di tutte le opere d'arte necessarie tra cui il completamento del ponte di attraversamento di Lama Balice. I primi 4 binari (per un totale di n. 10 binari) con le relative opere d'arte sono stati già finanziati per euro 25.000.000 con le risorse nazionali della legge 296/2006 art. 1 comma 1044, risoluzione dei colli di bottiglia (euro 9.000.000) e dal P.O.N. "Reti e Mobilità" 2007-2013 (euro 16.000.000).	Target intermedio 2017 = realizzazione dei primi 4 binari del fascio già finanziato (ya+yb1) target finale 2020 = realizzazione degli altri 6 binari (yb2).	Risultati: incremento del n. dei treni/giorno, elevata performance dei tempi di carico e scarico, riduzione del numero di manovre, lunghezze dei binari di 750 m a standard europeo.
Regione Puglia	Progetto generale di messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti nell'area di Lama Balice in prossimità del fascio di presa e consegna	No	5.000.000,00	Interventi di messa in sicurezza idraulica degli attraversamenti esistenti su Lama Balice. Realizzazione di ulteriori campate nel ponte esistente di RFI su cui insiste la linea ferroviaria Bari-Bologna e spostamento dell'impianto di sollevamento dell'Acquedotto Pugliese che attualmente insiste nell'alveo di Lama Balice.	- Target intermedio 2018 realizzazione campate attraversamento RFI - Target finale 2023 completamento delle opere di messa in sicurezza con lo spostamento dell'impianto di sollevamento dell'Acquedotto	
Regione Puglia	Interporto della Puglia. Asse di collegamento di PRG Via Maestri del Lavoro - SS 16, 2° Stralcio	No	35.000.000,00	Il progetto dell'asse di PRG rappresenta il completamento dell'"Ultimo Miglio" che permetterà di migliorare sensibilmente la diversione modale ferro - gomma tra i terminali intermodali dell'interporto di Bari e dello scalo pubblico direttamente al sistema delle grandi vie di comunicazione nazionali (autostrada) e comunali (tangenziale di Bari) L'infrastruttura stradale permetterà di collegare direttamente l'interporto al porto di Bari. Il suddetto progetto è stato suddiviso in due stralci, di cui il primo, già appaltato, è in corso di realizzazione.	Gli indicatori fisici sono: - lunghezza dei due tronchi stradali = 950,22 m; - lunghezza gallerie artificiali = 180,20 m; - lunghezza bretelle di collegamento = 2.036,66 m; - lunghezza bretelle di immissione ed uscita dalla SS 16 = 629,90 m - Target finale di completamento delle opere: 2019	Gli indicatori di risultato sono analizzati nell'analisi costi benefici del progetto, sulla quale si è espresso positivamente il Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici della Regione Puglia con parere n. 228 del 04.08.2009
Regione Puglia	Interporto della Puglia - Ampliamento Interporto (completamento o Grande Progetto PO FESR 2007/2013)	No	54.000.000,00			

AP Brindisi	Completamento Banchina costa Morena est	No	12.000.000,00			
AP Taranto	"Dragaggio " e "cassa di colmata"	No	10.000.000,00			
RFI	Collegamento ferroviario del complesso del Porto di Taranto con la rete nazionale - (Prima fase funzionale - lotto 2: Cagioni e Piastra Logistica Taranto)	Si	23.000.000,00			
Regione Puglia	Centro Regionale di Infomobilità - Sistema integrato dei trasporti pugliesi con la realizzazione di una piattaforma intermodale per agevolare l'utente all'utilizzo dei sistemi intelligenti, di dimensione multimodale ed interoperabile.	No	7.000.000,00	Rendere disponibile alla popolazione residente e ospite del territorio regionale un sistema di servizi info-telematici che permettano di pianificare gli spostamenti anche multimodali sul territorio regionale, di piccola o lunga percorrenza. Il nuovo sistema informativo Principali caratteristiche: 1) fornire agli attori del TPL strumenti abilitanti per la gestione delle flotte + OBU; 2) Piattaforma intermodale aperta e interoperabile che raccolga i dati erogati da tutte le aziende di TPL; 3) Biglietto integrato; 4) Sistema di avvisi push su eventuali ritardi relativi alla tratta; 5) APP che erogano i servizi		
Agenzia delle dogane e dei monopoli	Integrazione Sportello unico doganale con National Maritime single window (direttiva nr. 65/2010)	No	6.000.000,00	Il progetto si pone l'obiettivo di integrare le funzionalità della NMSW e dello sportello unico doganale al fine di evitare una duplicazione degli adempimenti in carico agli operatori marittimi, consentendo il riutilizzo delle informazioni già trasmesse all'Autorità doganale. A tale scopo lo sportello unico doganale verrà potenziato, in via prioritaria nelle Regioni obiettivo, e sarà integrato con ulteriori funzionalità che consentano di eliminare anche gli adempimenti statistici.	La lista CE non contiene indicatori pertinenti. Si propone come indicatore il numero dei MMA e MMP trattati con le nuove modalità. Fonte: Sistema informativo Agenzia delle Dogane e dei Monopoli.	Il risultato atteso è il 7.2 "Aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale" (azione 7.2.3). Indicatore di risultato: Tempo medio di sdoganamento, fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli.
Agenzia delle dogane e dei monopoli	Sistema di monitoraggio del traffico delle merci	No	16.500.000,00	Il progetto prevede la realizzazione di un sistema di controllo e monitoraggio in tempo reale del traffico delle merci. Il monitoraggio è assicurato dall'integrazione con lo Sportello Unico Doganale delle piattaforme e dei nodi logistici nelle 5 Regioni obiettivo. Il tracciamento della posizione e	La lista CE non contiene indicatori pertinenti. Si propone come indicatore il numero di di container/mezzi di trasporto tracciati.	Il risultato atteso è il 7.2 "Aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale" (azione 7.2.3). Indicatore di risultato: Tempo medio di sdoganamento,

				<p>contenuto delle merci avviene in real-time</p> <p>Si prevede di rendere disponibile il servizio anche agli diversi stakeholders Lo sportello unico doganale sarà integrato con il sistema del MIT per ottenere il controllo in tempo reale dell'anagrafica dei mezzi di trasporto che transitano sul territorio. Il progetto prevede inoltre di digitalizzare la riscossione e la devoluzione alle Autorità Portuali delle tasse e dei diritti marittimi</p>		<p>fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli.</p>
<p>Agenzia delle dogane e dei monopoli</p>	<p>Digitalizzazione dei documenti di accompagnamento delle merci ai fini doganali</p>	<p>No</p>	<p>2.500.000,00</p>	<p>Eliminazione, nelle Regioni obiettivo, del fascicolo cartaceo, contenente la documentazione a sostegno delle dichiarazioni di import-export, e sua sostituzione con il fascicolo elettronico al fine di semplificare gli adempimenti, ridurre i costi ed i tempi di transazione e stimolare l'investimento in innovazione presso le aziende.</p>	<p>La lista CE non contiene indicatori pertinenti. Si propone come indicatore il numero di fascicoli elettronici trasmessi dagli operatori.</p>	<p>Il risultato atteso è il 7.2 "Aumento della competitività del sistema portuale ed interportuale" (azione 7.2.3). Indicatore di risultato: Tempo medio di sdoganamento, fonte: Agenzia delle dogane e dei monopoli.</p>
<p>Capitanerie di Porto</p>	<p>Sportello Unico Marittimo (NSW - National Single Windows)</p>	<p>No</p>	<p>20.000.000,00</p>	<p>Con l'entrata in vigore dello sportello unico marittimo (ex direttiva UE 2010/65/EU) si rende necessario disporre di adeguate infrastrutture tecnico/informatiche, che consentano di garantire il necessario scambio di informazioni tra i soggetti diversi istituzionali interessati (Capitanerie di Porto, Dogana, Autorità Portuali, Sanità Marittima, Polizia di Frontiera, GdF, ecc...) e l'utenza. Tali infrastrutture hanno, attualmente, la loro massima espressione attuativa nel progetto denominato PMIS (Port Management Information System), ex articolo 14 bis del decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196. Attualmente il PMIS è previsto essere esteso a oltre 116 sedi portuali, 50 delle quali ubicate alle Regioni di convergenza PON. Il progetto proposto mira a collegare le sedi portuali delle Regioni di convergenza PON alla rete nazionale, il cui nodo centrale è in Roma.</p>		
<p>UIRNet S.p.A.</p>	<p>Sviluppo economico delle regioni in ritardo di sviluppo attraverso la creazione di un sistema logistico ad alta efficienza</p>	<p>No</p>	<p>37.000.000,00</p>	<p>Il progetto prevede il raggiungimento dei seguenti risultati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - creazione di servizi per la logistica, sperimentazione di apparati mobili sui mezzi (20.000 OBU); - estensione dei servizi della Piattaforma UIRNet al trasporto persone - sviluppo della banca dati digitale per i trasferimenti di pallet sul territorio; - individuazione e strumentazione dei siti doganali da collegare. 	<p>N° di sistemi ITS realizzati</p>	<p>Tempi medi di sdoganamento Riduzione dei tempi di percorrenza</p>

				<ul style="list-style-type: none"> - sviluppo di un database "intelligente" che faciliti la distribuzione delle merci; - servizi atti a monitorare e sanzionare comportamenti anomali - dotazione infrastrutturale e telematica in ambito urbano per la sicurezza; - sistema di certificazione di UIRNet per la regolarità delle aziende di trasporto; - analisi e sviluppo di un sistema di certificazione da parte di UIRNet che garantisca la regolarità delle aziende operanti nel settore della logistica,; 		
UIRNet S.p.A.	Crossing lanes	No	10.000.000,00	Il Progetto prevede la realizzazione di un sistema di gestione del traffico pesante tra le sponde dello Stretto di Messina destinato agli imbarchi tramite il contingentamento dei mezzi a partire da aree buffer poste fuori dai centri abitati. Il sistema è mirato a sincronizzare le operazioni di imbarco e di sbarco con il movimento dei mezzi pesanti in modo da minimizzare le code e i disagi per la cittadinanza.	N° di sistemi ITS realizzati	Tempi medi di sdoganamento Riduzione dei tempi di percorrenza
AP Augusta	Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta: Realizzazione banchina containers: ex area Marina Militare	No	10.700.000,00	L'intervento mira al completamento delle opere di terza fase per la parte a terra stralciate a seguito della indisponibilità temporanea delle aree della marina militare ora acquisite	Piazzali/metriquadri	<ul style="list-style-type: none"> - Descrizione indicatore/Unità di Misura Ton Teus - Valore di base - Anno di riferimento - Valore obiettivo
AP Augusta	Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta: Consolidamento banchine: Il stralcio funzionale	No	13.500.000,00	L'intervento mira al completamento dell'intervento del consolidamento delle banchine per il loro attrezzaggio alla movimentazione di Mega navi porta containers	Banchina/Metri lineari	<ul style="list-style-type: none"> - Descrizione indicatore/Unità di Misura Ton Teus - Valore di base - Anno di riferimento - Valore obiettivo
AP Augusta	Rifiorimento e ripristino statico della diga foranea del Porto	No	12.000.000,00	L'intervento mira al ripristino statico volumetrico della mantellata di vari tratti di diga foranea e delle testate, danneggiate dalle mareggiate. Sostanzialmente si può definire un intervento di riparazione di danni da mareggiate ed è finalizzato al ripristino di livelli di sicurezza ottimali dell'intero bacino portuale.	Lunghezza diga/metri lineari	
AP Augusta	Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta: Realizzazione banchina containers: III stralcio funzionale	No	26.270.000,00	L'intervento mira al completamento delle opere di terza fase per dotare di ulteriori banchine lo scalo	Piazzali/metri quadrati Banchina/metri lineari	<ul style="list-style-type: none"> - Descrizione indicatore/Unità di Misura Ton Teus - Valore di base - Anno di riferimento - Valore obiettivo

AP Augusta	Potenziamento del Porto Commerciale di Augusta: Ampliamento piazzali del Porto Commerciale: Il stralcio funzionale	No	72.000.000,00	L'intervento mira al completamento dell'intervento di ampliamento dei piazzali I stralcio che è stato finanziato nella scheda grande progetto di cui al PON 2007-2013	Piazzali/metri quadrati	- Descrizione indicatore/Unità di Misura Ton Teus- Valore di base- Anno di riferimento- Valore obiettivo
AP Augusta	Scalo e collegamento ferroviario porto commerciale linea ferrata CT-SR	No	14.600.000,00	L'intervento mira al completamento delle opere di terza fase per dotare le banchine containers nella logica dell'intermodalità di un scalo ferroviario	linea ferrata/metri lineari	- Descrizione indicatore/Unità di Misura treni/giorno - Valore di base - Anno di riferimento - Valore obiettivo
AP Catania	Elettificazione delle banchine dedicate al trasporto combinato strada-mare e alla crocieristica attraverso l'installazione di impianti cold ironing co-alimentati da FER	No	16.800.000,00	L'intervento prevede l'elettificazione delle banchine installando impianti di <i>cold ironing</i> a servizio delle navi da crociera, ro-ro e containers. L'impianto di cold ironing viene co-alimentato da un impianto di riadeguamento del molo di sopraflutto per lo sfruttamento del moto ondoso delle correnti di traversia principale (o in alternativa da impianto mini-eolico posizionato sul molo esistente).		OT 7 Riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra
AP Messina	Realizzazione di una piastra logistico-distributiva e viabilità dedicata nell'area S. Filippo/Tremestieri a supporto del nuovo porto commerciale di Tremestieri - Messina	No	70.000.000,00	L'opera di opere a supporto del nuovo porto commerciale di Tremestieri fornendo le necessarie aree retroportuali finalizzate alla realizzazione delle condizioni favorevoli allo sviluppo delle autostrade del mare. Favorire le operazioni logistiche dell'ultimo miglio da e per l'Area dello Stretto.		Risultati attesi 7.2 e 7.3
AP Palermo	Porto di Palermo - Ripristino fondali del canale di ingresso, bacino Crispi 3 ed aree porto del commerciale	No	26.000.000,00	Ripristino fondali per consentire l'ormeggio e migliorare la funzionalità del porto		Aumento della competitività del sistema portuale con incremento capacità potenziale. Indicatore tonnello di merci imbarcate e sbarcate.
AP Palermo	Porto di Palermo - Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale	No	30.250.000,00	Miglioramento della funzionalità del porto con particolare riferimento alle operazioni commerciali in notturna ed agli aspetti ambientali per l'elettificazione in banchina		Aumento della competitività del sistema portuale con incremento capacità potenziale. Indicatore tonnello di merci imbarcate e sbarcate.
AP Palermo	Porto di Palermo - Rifacimento impianto fognario portuale	No	20.250.000,00	Miglioramento della funzionalità del porto con particolare riferimento alle operazioni commerciali per la funzionalità delle banchine conseguente alla regimentazione dello smaltimento delle acque piovane		Aumento della competitività del sistema portuale con incremento capacità potenziale. Indicatore tonnello di merci imbarcate e sbarcate.

AP Palermo	Porto di Palermo - Recupero statico e funzionale di un plesso demaniale denominato ex Tirrenia	No	20.000.000,00	Recupero statico e funzionale di un plesso demaniale costruito attorno agli anni 50, localizzato in un punto strategico con la logistica portuale con intrinseca potenzialità gestionale a servizio del traffico commerciale. Trattasi di un complesso che si articola in n. 7 corpi di fabbrica, con sup. coperta tot. = 3.700,00 ca, sup. scoperta = 2.197,00 ca, sup. coperta calpestabile (considerati p.t. e piani in elevazione) = mq 4.646,00 ca.		Aumento della competitività del sistema portuale con incremento uffici per terminal Ro-Ro. Indicatore tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate.
AP Palermo	Porto di Palermo - Dismissione rotaie banchina Quattroventi e gru portacontainer	No	700.000,00	Recupero funzionalità banchina commerciale destinata a traffico Ro-Ro, con presenza di rotaie e gru ormai in disuso		Aumento della competitività del sistema portuale con incremento capacità potenziale. Indicatore tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate.
AP Palermo	Acquisizione e sistemazione ex stazione ferroviaria Sampolo a servizio della movimentazioni e RO-RO	No	10.000.000,00	Trattasi di ampia area di proprietà delle Ferrovie, attinente ad una stazione in disuso adesso in vendita.		Aumento degli spazi da destinare alla movimentazione del traffico Ro-Ro con incremento della competitività del sistema portuale. Indicatore tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate.
AP Palermo	Porto di Palermo - Strada di collegamento del porto con la circonvallazione	No	450.000.000,00	Trattasi di una infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo con la grande viabilità. Di vitale importanza per la messa a sistema dei porti di Termini Imerese a Palermo.		Rafforzamento delle connessioni con la rete globale delle aree interne. Indicatori indici di accessibilità.
AP Palermo (Porto di Termini Imerese)	Porto di Termini Imerese - dragaggio a -10 specchi acquei antistanti la Diga Foranea, la banchina Riva e molo Trapezoidale nord	No	40.000.000,00	Trattasi di un intervento necessario per ripristinare i fondali del porto e consentire l'ormeggio commerciale di naviglio di maggiore stazza.		Aumento della competitività del sistema portuale con incremento capacità potenziale. Indicatore tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate.
AP Palermo (Porto di Termini Imerese)	Porto di Termini Imerese - lavori di completamento del molo di sopraflutto	No	19.000.000,00	Approvato il progetto generale di questione dell'importo di € 48.051.000,00; opera necessaria a completare il molo foraneo e l'ormeggio in sicurezza. Finanziato e in fase di gara un primo stralcio dell'importo di 30 milioni di euro, l'intervento che si propone riguarda il progetto di secondo stralcio di completamento.		Aumento della competitività del sistema portuale con incremento capacità potenziale. Indicatore tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate.
AP Palermo (Porto di Termini Imerese)	Porto di Termini Imerese - lavori di completamento del molo di sottoflutto	No	2.000.000,00	Approvato il progetto generale di completamento del molo sottoflutto dell'importo di € 30.500.000,00, che col completamento del molo sopraflutto completa il dispositivo portuale per consentire l'ormeggio in sicurezza. Finanziato e in fase di gara un primo stralcio dell'importo di 30 milioni di		Aumento della competitività del sistema portuale con incremento capacità potenziale. Indicatore tonnellaggio di merci imbarcate e sbarcate.

				euro, l'intervento riguarda il progetto di secondo stralcio di completamento.		
Regione Sicilia	Interporto di Catania. 4^ lotto funzionale - Strada di collegamento	No	14.490.666,00	L'intervento consente il collegamento diretto fra il Polo Intermodale e il Polo Logistico dell'Interporto di Catania. La strada dedicata assicura il funzionamento integrato fra i due poli che in questo modo, sul piano funzionale e sul piano dell'accessibilità interna ed esterna, "coniugano" il concetto di unitarietà, integrazione e funzionalità che sono alla base dei concetti di interporto/piattaforma logistica.		
Regione Sicilia	Interporto di Catania. Strada di accesso all'interporto. Polo logistico di Catania	No	9.200.000,00	L'intervento proposto consente la connessione diretta del Polo Logistico, tramite la strada di collegamento, al Polo Intermodale e quindi alla strada provinciale N. 70/I denominata Asse dei Servizi.		
AP Augusta	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta	Sì	46.119.699,71	<p>Il progetto, si compone di 4 interventi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Acquisizione aree ed ampliamento di nuovi piazzali attrezzati. 2. Adeguamento di un tratto di banchina per l'attracco di meganavi container e relativo attrezzaggio con gru a portale. 3. Realizzazione banchine container - 1° stralcio funzionale. 4. Realizzazione banchine container - 2° stralcio funzionale <p>Gli interventi 1 e 2 in due fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nella 1^ fase si realizzeranno le opere per una capacità di traffico 500.000 TEU/anno; i lavori (145.33 M€) saranno realizzati tra il 2009 e il 2013 e l'entrata in esercizio è prevista nel 2014; • nella 2^ fase si realizzeranno le opere per la potenzialità di 1.000.000 TEU/anno; i lavori (164.09 M€), saranno realizzati nel periodo 2019-2023 e l'entrata in esercizio è prevista nel 2024. 		
Regione Sicilia	Interporto di Catania - Polo intermodale	No	16.000.000,00			

AP Gioia Tauro	Elettrificazione banchine	No	7.000.000,00			
AP Taranto	Elettrificazione banchine	No	7.000.000,00			
AP Augusta	Elettrificazione banchine	No	7.000.000,00			
AP Palermo	Elettrificazione banchine	No	7.000.000,00			
AP Napoli	Elettrificazione banchine	No	7.000.000,00			
TOTALE			2.202.794.136,62			