

SERVIZIO DI VALUTAZIONE INDIPENDENTE DEL PON INFRASTRUTTURE E RETI 2014/2020

NOTA DI FOLLOW-UP AL RAPPORTO ANNUALE DI VALUTAZIONE 2020

SETTEMBRE 2020

Indice

1. Premessa	2
1.1 La pandemia da COVID-19: effetti macroeconomici e sul settore dei trasporti	2
1.2 La risposta dell'Unione Europea a contrasto degli effetti economici e sociali della pandemia	7
2. Le modifiche al Programma alla luce dello stato di avanzamento	12
2.1 La revisione del PO in risposta alla pandemia da COVID-19	12
2.2 Lo stato di avanzamento procedurale	13
2.3 Alcuni esiti del terzo ciclo di analisi esperta dei dati di monitoraggio	15
3. L'iniziativa "Il Sud #InRete con l'Europa: racconta con i tuoi occhi"	18
3.1 L'impostazione dell'attività di valutazione	18
3.2 Gli esiti della rilevazione	19
3.2.1 La conoscenza della politica di coesione	19
3.2.2 Il livello di conoscenza dei fondi SIE	20
3.2.3 Le fonti di informazione utilizzate o richieste	22
3.2.4 Il profilo dei rispondenti	23

1. Premessa

La presente Nota è stata elaborata in coerenza con quanto previsto all'interno del Disegno di Valutazione in merito all'opportunità di prevedere un momento di follow-up sulle raccomandazioni formulate all'interno del Rapporto Annuale di Valutazione (RAV), da svolgersi indicativamente a metà del periodo che intercorre tra il rilascio di due successivi Rapporti annuali.

La Nota è finalizzata a evidenziare i progressi o il permanere di criticità in merito ai principali elementi evidenziati nel Rapporto e si propone quale momento periodico di confronto con l'Amministrazione anche per alimentare il processo di individuazione di ulteriori aspetti da sottoporre ad approfondimento valutativo, così come la stesura di specifici supporti volti a migliorare il processo di implementazione.

Nell'ottica di fornire un aggiornamento sui principali mutamenti intervenuti a seguito del rilascio del Rapporto Annuale, occorre inevitabilmente partire dalla discontinuità prodotta dall'esplosione della pandemia da COVID-19 e di cui, all'epoca della stesura del Rapporto, si è potuto solo accennare alla sua possibile evoluzione e ai suoi effetti. Nei paragrafi seguenti vengono richiamati alcuni dati riguardanti le ricadute di natura macroeconomica e sul settore dei trasporti, alcune stime e scenari disponibili sull'immediato futuro e una ricognizione sulle principali iniziative attivate per il contrasto di tali effetti.

1.1 La pandemia da COVID-19: effetti macroeconomici e sul settore dei trasporti

La Commissione Europea, nelle previsioni economiche del luglio 2020¹, individua nella recessione che ha interessato l'economia nel primo semestre 2020 a seguito della pandemia da COVID-19 la più grave crisi dopo la seconda guerra mondiale, superando dunque la crisi economico-finanziaria iniziata nel 2007. Tali previsioni stimano una contrazione del PIL dell'Unione Europea dell'8,3% nel 2020 e dell'eurozona dell'8,7%, aggiornando in negativo le stime di maggio (7,4% e 7,7%).

Figura 1.1 – Prodotto Interno Lordo – Variazione percentuale sull'annualità precedente 2001-2021

	5-year averages								Summer 2020 forecast		Spring 2020 forecast	
	2001-05	2006-10	2011-15	2016	2017	2018	2019		2020	2021	2020	2021
Belgium	1.9	1.5	1.3	1.5	1.9	1.5	1.4		-8.8	6.5	-7.2	6.7
Germany	0.5	1.2	1.7	2.2	2.5	1.5	0.6		-6.3	5.3	-6.5	5.9
Estonia	7.3	-0.3	3.3	2.6	5.7	4.8	4.3		-7.7	6.2	-6.9	5.9
Ireland	5.3	0.4	6.7	3.7	8.1	8.2	5.5		-8.5	6.3	-7.9	6.1
Greece	3.9	-0.3	-4.0	-0.2	1.5	1.9	1.9		-9.0	6.0	-9.7	7.9
Spain	3.3	1.0	0.0	3.0	2.9	2.4	2.0		-10.9	7.1	-9.4	7.0
France	1.7	0.8	1.0	1.1	2.3	1.8	1.5		-10.6	7.6	-8.2	7.4
Italy	0.9	-0.3	-0.7	1.3	1.7	0.8	0.3		-11.2	6.1	-9.5	6.5
Cyprus	4.0	2.7	-1.7	6.7	4.4	4.1	3.2		-7.7	5.3	-7.4	6.1
Latvia	8.2	-0.5	3.6	1.8	3.8	4.3	2.2		-7.0	6.4	-7.0	6.4
Lithuania	7.6	1.1	3.8	2.6	4.2	3.6	3.9		-7.1	6.7	-7.9	7.4
Luxembourg	2.9	2.4	2.9	4.6	1.8	3.1	2.3		-6.2	5.4	-5.4	5.7
Malta	2.1	2.0	5.7	5.8	6.5	7.3	4.7		-6.0	6.3	-5.8	6.0
Netherlands	1.3	1.4	0.7	2.2	2.9	2.4	1.7		-6.8	4.6	-6.8	5.0
Austria	1.8	1.3	1.1	2.1	2.5	2.4	1.6		-7.1	5.6	-5.5	5.0
Portugal	0.9	0.6	-0.8	2.0	3.5	2.6	2.2		-9.8	6.0	-6.8	5.8
Slovenia	3.6	1.9	0.4	3.1	4.8	4.1	2.4		-7.0	6.1	-7.0	6.7
Slovakia	5.0	4.9	2.6	2.1	3.0	3.9	2.4		-9.0	7.4	-6.7	6.6
Finland	2.6	0.9	0.1	2.8	3.3	1.5	1.1		-6.3	2.8	-6.3	3.7
Euro area	1.5	0.8	0.8	1.9	2.5	1.9	1.3		-8.7	6.1	-7.7	6.3
Bulgaria	5.7	3.2	1.8	3.8	3.5	3.1	3.4		-7.1	5.3	-7.2	6.0
Czechia	3.9	2.4	1.7	2.5	4.4	2.8	2.6		-7.8	4.5	-6.2	5.0
Denmark	1.3	0.2	1.3	3.2	2.0	2.4	2.4		-5.2	4.3	-5.9	5.1
Croatia	4.5	0.5	-0.2	3.5	3.1	2.7	2.9		-10.8	7.5	-9.1	7.5
Hungary	4.4	-0.2	2.1	2.2	4.3	5.1	4.9		-7.0	6.0	-7.0	6.0
Poland	3.1	4.8	3.0	3.1	4.9	5.3	4.1		-4.6	4.3	-4.3	4.1
Romania	5.6	2.8	3.0	4.8	7.1	4.4	4.1		-6.0	4.0	-6.0	4.2
Sweden	2.6	1.8	2.2	2.1	2.6	2.0	1.2		-5.3	3.1	-6.1	4.3
EU	1.7	1.0	1.0	2.1	2.7	2.1	1.5		-8.3	5.8	-7.4	6.1
P.M.: United Kingdom	2.8	0.5	2.0	1.9	1.9	1.3	1.5		-9.7	6.0	-8.3	6.0

Fonte: CE 2020

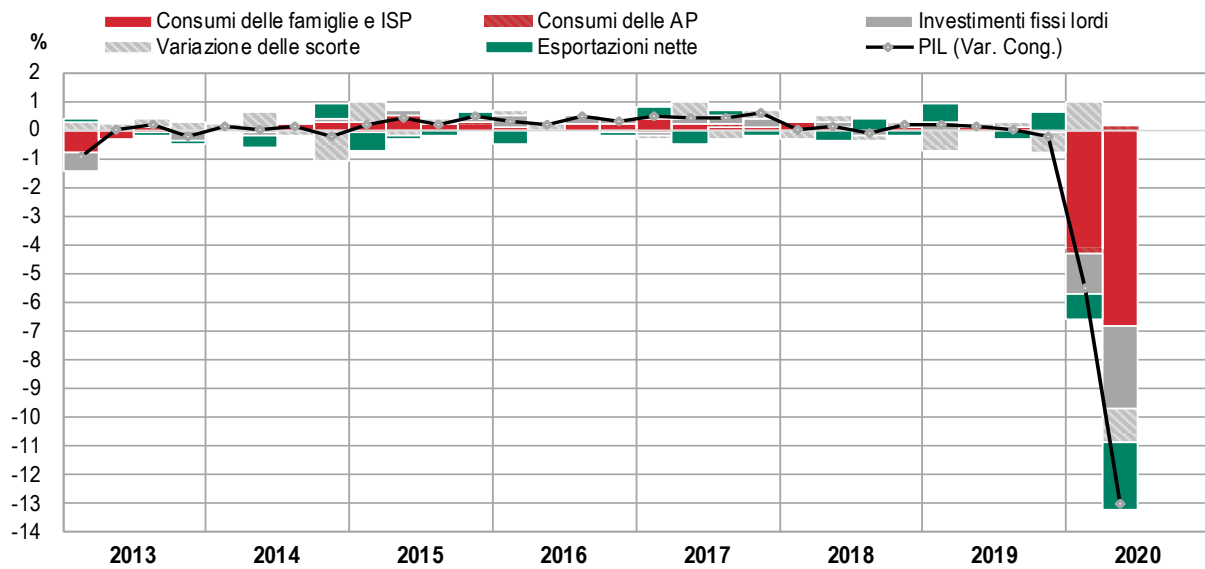
¹ European Commission, European Economic Forecast Summer 2020 (Interim), Institutional Paper 132, July 2020

In merito alle stime per il 2021, invece, la Commissione prevede un rimbalzo con un tasso di crescita del 5,8% e del 6,1% per l'eurozona, previsioni anch'esse peggiorative rispetto alle precedenti (rispettivamente 6,1% e 6,3%).

Per quanto riguarda l'Italia, le stime europee individuano una contrazione del PIL pari all'11,2% (sensibilmente superiore al 9,5% formulato a maggio) e una l'crescita del 6,1% nel 2021.

A fronte di tali stime l'ISTAT ha rilevato² una diminuzione del PIL del 13% rispetto al trimestre precedente e del 18% nei confronti del secondo trimestre del 2019. Tale dato riflette una contrazione, rispetto al trimestre precedente, di tutti i principali aggregati della domanda interna con diminuzioni dell'8,5% nei consumi finali nazionali, del 16,2% degli investimenti fissi lordi, del 20,6% nelle importazioni e del 26,4% nelle esportazioni.

Figura 1.2 – Variazioni congiunturali del PIL e contributi delle componenti di domanda (I trimestre 2013-II trimestre 2020, valori %)



Fonte: ISTAT 2020

Anche gli indicatori sulla forza lavoro registrano andamenti negativi³ con una crescita del tasso di disoccupazione in Europa dal 6,7% di aprile al 7,2% di luglio (dal 7,4% al 7,9% nell'eurozona), e un dato nazionale che vede un aumento dal 7,3% al 9,7% nello stesso periodo temporale.

Per un'analisi della diversità degli effetti territoriali della pandemia è utile riferirsi alle elaborazioni SVIMEZ che, nelle previsioni regionali⁴, delineano una fotografia più complessa rispetto al paradigma del divario centro-nord/sud (o del doppio divario, contando anche la dimensione europea) che aveva caratterizzato le precedenti pubblicazioni.

Per il 2020 si fa riferimento, infatti, a *“un Paese “unito” da una recessione senza precedenti”*, con una stima della contrazione del PIL nazionale nel 2020 pari al 9,3% e del 9,6% al Centro-Nord e dell'8,2% nel Mezzogiorno. Ciò in ragione della variabilità con cui la crisi sanitaria ha colpito le diverse aree del Paese e delle successive ripercussioni economiche diffuse a tutto il territorio nazionale, ma diverse in relazioni alle caratteristiche di ciascuna Regione.

La lettura delle previsioni per il 2021, che stimano una crescita complessiva del PIL del 4,6% – 5,4% al Centro-Nord e 2,3% al Sud – offre invece un paradigma di ulteriore frammentazione: *“la variabilità regionale della ripartenza fa esplodere una dinamica già innescata dalla grande crisi del 2008, ma rimasta sotto traccia nella ripartenza del 2015-2018: la caratura “nazionale” della coesione territoriale. Resiste la chiave di lettura Centro-Nord/Mezzogiorno, ma le previsioni per il 2021 mostrano i segnali di una divaricazione interna alle due macro-ripartizioni: le tre regioni forti del Nord ripartono con minori difficoltà; il resto del Nord e le regioni centrali mostrano maggiori difficoltà; un pezzo di Centro scivola verso Mezzogiorno; il Mezzogiorno rischia di spaccarsi tra regioni più resilienti e realtà regionali che rischiano di rimanere “incagliate” in una crisi di sistema senza vie di uscita”*.

² ISTAT, Conti Economici Trimestrali, II Trimestre 2020

³ EUROSTAT 130/2020 – 1 September 2020

⁴ SVIMEZ, Previsioni regionali 2020/2021, settembre 2020

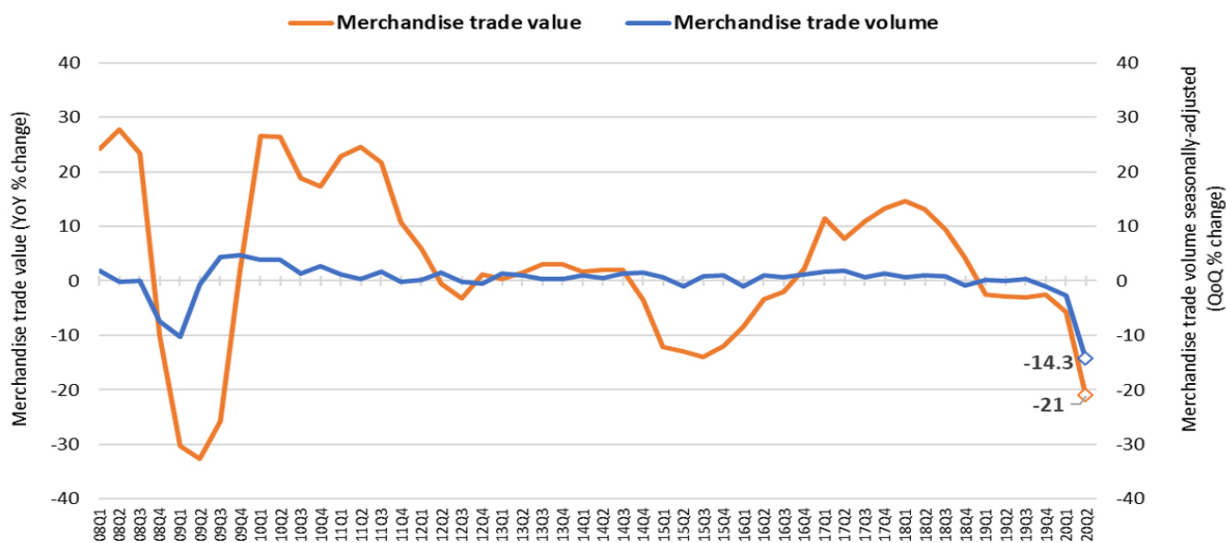
Previsioni per il Pil, Regioni, Circoscrizioni e Italia, var. %.

Regioni	2019	2020	2021
Piemonte	-0,2	-11	5,3
Valle d'Aosta	0,3	-7	3,7
Lombardia	0	-9,9	6,9
Trentino A.A.	-0,4	-6	5,9
Veneto	1	-12,2	7,8
Friuli V.G.	0,6	-10,1	4,5
Liguria	0,1	-8,5	3,7
Emilia-Romagna	-0,5	-11,2	7,1
Toscana	0,7	-9,5	5,5
Umbria	1,6	-11,1	4,7
Marche	0,6	-10,6	5
Lazio	0,7	-8,1	4,1
Abruzzo	0,1	-8,3	3,5
Molise	1,7	-10,9	0,9
Campania	0,3	-8	2,5
Puglia	0,6	-9	2,4
Basilicata	1,4	-12,6	4,5
Calabria	1,1	-6,4	1,5
Sardegna	0,7	-5,7	1
Sicilia	1,1	-5,1	1,3
Mezzogiorno	0,9	-8,2	2,3
Centro-Nord	0,4	-9,6	5,4
Italia	0,6	-9,3	4,6

Fonte: SVIMEZ 2020

Anche con riferimento ai dati sul commercio mondiale, la pandemia ha determinato ripercussioni più pesanti della precedente crisi finanziaria.

Figura 1.3 – Variazioni congiunturali del PIL e contributi delle componenti di domanda (I trimestre 2013-II trimestre 2020, valori %)



Fonte: WTO 2020

La World Trade Organization registra⁵ nel secondo semestre del 2020 una contrazione dei volumi scambiati rispetto al trimestre precedente del 14%, ben superiore al dato del 10,2% rilevato tra il terzo trimestre del 2008 e il primo del 2009. I dati più negativi riguardano l'Europa (-21%) e il Nord America (-20%), mentre il dato asiatico si attesta a -7%. Il valore degli scambi in dollari segna invece una diminuzione del 21% rispetto alla precedente annualità.

Le esportazioni globali vedono una diminuzione dei volumi del 15%, mentre le importazioni crollano del 13,6% con il dato europeo che registra la performance peggiore al -19,3%.

Figura 1.4 – Andamento percentuale delle esportazioni e delle importazioni rispetto al trimestre precedente

	Exports				Imports			
	2019Q3	2019Q4	2020Q1	2020Q2	2019Q3	2019Q4	2020Q1	2020Q2
World	0.4	-0.8	-2.8	-15.0	0.2	-1.4	-2.5	-13.6
North America	0.4	-0.4	-1.5	-24.5	0.3	-2.4	-2.2	-14.5
South & Central America	-2.3	0.7	-1.6	-5.3	-0.1	-3.5	-1.1	-13.7
Europe	0.2	0.6	-4.3	-21.8	-0.3	-1.7	-2.9	-19.3
Asia	1.4	-2.2	-1.7	-6.1	0.2	-0.9	-0.7	-7.1
Other ¹	-0.1	-2.6	-3.3	-2.6	1.7	0.4	-8.7	-9.1

Color Key



1. Includes the Caribbean

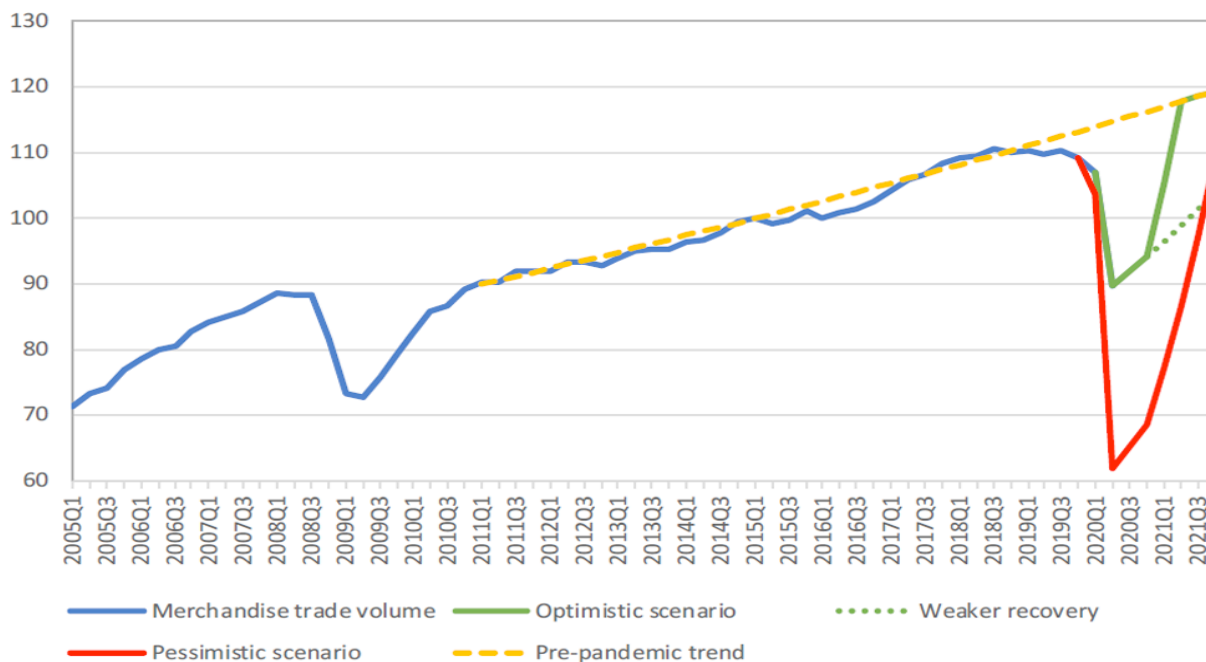
2. Comprise of Africa, Middle East and the Commonwealth of Independent States (CIS)

Source: WTO-UNCTAD

Fonte: WTO 2020

In termini di previsioni, la WTO ha delineato due possibili traiettorie della crisi: uno scenario relativamente ottimistico caratterizzato da una rapida diminuzione degli scambi e da una ripresa nella seconda metà del 2020, e uno scenario pessimistico con un crollo iniziale più accentuato e una ripresa più prolungata e incerta.

Figura 1.5 – Commercio globale di merci (2005-2021, 2015=100)



Fonte: WTO 2020

⁵ WTO, International Trade Statistics, settembre 2020

Lo scenario più ottimistico, attualmente ritenuto più probabile, vede il PIL globale contrarsi del 2,5% nel 2020 con una ripresa nel 2021 pari al 7,4%, mentre il volume degli scambi si attesta su -12,9% nel 2020 e +21,3% nel 2021. Nello scenario pessimistico il PIL oscilla invece tra il -8,8% del 2020 e il 5,9% del 2021 con un andamento degli scambi pari rispettivamente a -31,9% e +24%.

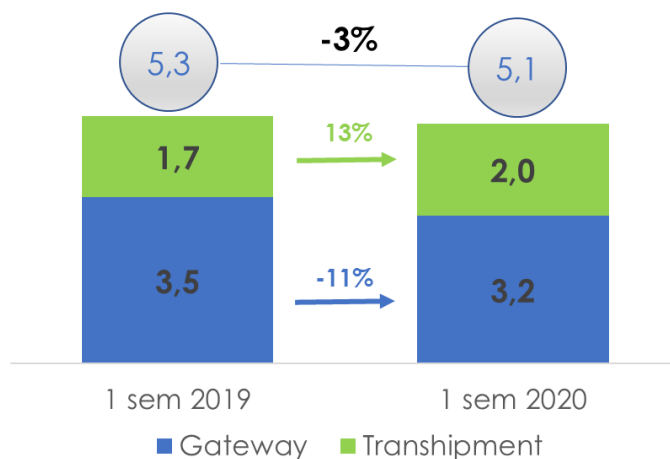
In ambito nazionale, con riferimento al primo semestre del 2020 e un'attenzione specifica al comparto marittimo, si è registrata⁶ una riduzione dell'import-export pari al 16%, con una performance più negativa del commercio internazionale via mare stimata in una diminuzione del 21%, a fronte del -12% delle merci complessivamente movimentate dai porti italiani.

	Milioni di tonnellate	Var % I semestre 2019
Rinfuse liquide	66	-16%
Rinfuse solide	23	-23%
Container	57	+3%
RO-RO	44	-9%
Altre merci	8	-30%
Totale	198	-12%

Fonte: SRM 2020

L'andamento dei diversi segmenti vede i maggiori cali concentrati nei settori delle altre merci (-30%) e delle rinfuse solide (-23%), caratterizzati tuttavia da una minore quota dei volumi scambiati, diminuzioni più contenute per le rinfuse liquide (-16%) e il comparto RO-RO (-9%) e una leggera crescita nei container (+3%). Per tale comparto si assiste a una diminuzione contenuta nel numero di TEU movimentati, anche in ragione della performance nel transhipment (+13%), e in particolare del Porto di Gioia Tauro che vede una crescita complessiva delle merci pari al 45,3% rispetto al primo semestre del 2019.

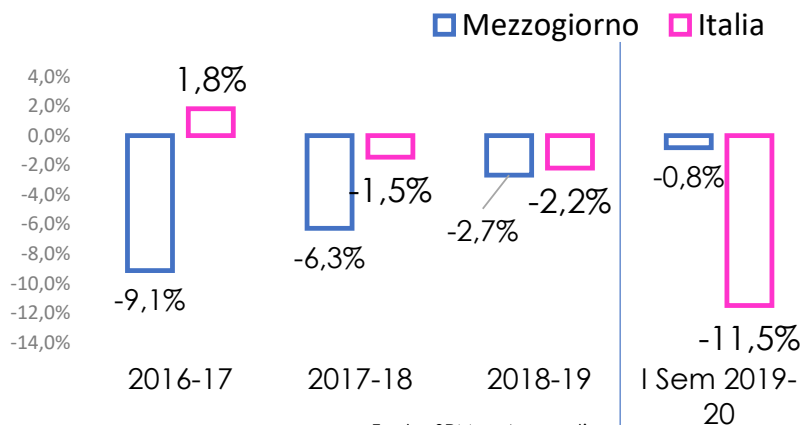
Figura 1.6 – Container movimentati (milioni TEU)



Fonte: SRM 2020

Per quanto riguarda la portualità del Mezzogiorno – che con 84,2 milioni di tonnellate movimentate nel primo semestre del 2020 rappresenta una quota del 43% del traffico marittimo – a fronte di un andamento nelle annualità precedenti penalizzante rispetto al dato nazionale, registra una situazione di segno opposto nel confronto con il primo semestre del 2019, laddove segna una contrazione dello 0,8% rispetto all'11,5% complessivo.

⁶ SRM, Analisi degli scenari e impatto della pandemia COVID-19 sui porti italiani, Assemblea Assopporti, 30 settembre 2020

Figura 1.7 – Confronto trend merci complessive porti Mezzogiorno e Italia (2016-I semestre 2020)

Fonte: SRM su Assoporti

Fonte: SRM 2020

Per quanto riguarda invece le previsioni per tutto il 2020 SRM stima⁷, in uno scenario più ottimistico, un impatto della pandemia sull'interscambio container pari al -13% a livello nazionale e contenuto a -11% nel Mezzogiorno.

Figura 1.8 – Impatto del COVID-19 sull'import-export container del Mezzogiorno e dell'Italia

Italy	2019 bn €	var % 2018-2019	Var % 2019-2020 (estimated)
Export Container	106,4	2%	-12%
Import Container	84,7	-1%	-16%
Trade	191,1	1%	-13%
Mezzogiorno	2019 bn €	var % 2018-2019	Var % 2019-2020 (estimated)
Export Container	12,6	1%	-11%
Import Container	9,8	3%	-11%
Trade	22,4	1,4%	-11%

Fonte: SRM 2020

1.2 La risposta dell'Unione Europea a contrasto degli effetti economici e sociali della pandemia

A fronte delle prime misure di sostegno attivate dai singoli Stati membri per contrastare la crisi sanitaria e i suoi immediati effetti economici e sociali, in ambito europeo è stato avviato il confronto su una risposta comune in grado di fronteggiare la crisi e consentire una rapida ripresa dell'economia. La discussione si è innestata nel percorso di definizione del nuovo bilancio pluriennale dell'UE 2021-2027 e ha avuto un punto di caduta in una proposta della Commissione Europea, presentata nel maggio 2020, e nel successivo accordo conseguito nell'ambito del Consiglio europeo del 17-21 luglio 2020, per un consistente aumento del bilancio 2021-2027 da realizzarsi attraverso il Next Generation EU (NGEU), un nuovo strumento destinato a raccogliere i fondi sui mercati e a indirizzarli verso i programmi a favore della ripresa economica e sociale.

⁷ SRM, Italian Maritime Economy, L'impatto del Covid-19 sui trasporti marittimi: rotte strategiche e scenari globali, 7° Rapporto Annuale, 2020

L'accordo, in particolare, ha previsto un bilancio 2021-2027 di 1074,3 miliardi di euro a cui si aggiunge il potere conferito alla Commissione Europea di contrarre, per conto dell'Unione, prestiti sui mercati fino a 750 miliardi di euro (390 miliardi di sovvenzioni e 360 miliardi di prestiti) finalizzati unicamente a far fronte alle conseguenze della crisi COVID-19, per un totale di risorse pari dunque a 1.824,3 miliardi di euro.

Il nuovo Quadro Finanziario Pluriennale (QFP), così rafforzato attraverso il Next Generation EU, è articolato in sette principali rubriche di spesa:

- Mercato unico, innovazione e agenda digitale: 143,4 miliardi di euro (132,8 +10,6 NGEU);
- Coesione, resilienza e valori: 1.099,7 miliardi di euro (377,8 +721,9 NGEU);
- Risorse naturali e ambiente: 373,9 miliardi di euro (356,4 +17,5 NGEU);
- Migrazione e gestione delle frontiere: 22,7 miliardi di euro;
- Sicurezza e difesa: 13,2 miliardi di euro;
- Vicinato e resto del mondo: 98,4 miliardi di euro;
- Pubblica amministrazione europea: 73,1 miliardi di euro.

Le risorse afferenti al NGEU è previsto inoltre che siano erogate attraverso sette programmi: Dispositivo per la ripresa e la resilienza: 672,5 miliardi di euro; REACT-EU: 47,5 miliardi di euro; Orizzonte Europa: 5 miliardi di euro; InvestEU: 5,6 miliardi di euro; Sviluppo rurale: 7,5 miliardi di euro; Fondo per una transizione giusta: 10 miliardi di euro; RescEU: 1,9 miliardi di euro.

Come visto, la quota più rilevante di risorse, 672,5 miliardi di euro (360 miliardi di sovvenzioni e 312,5 miliardi di prestiti), è assegnata al Dispositivo per la ripresa e la resilienza (Recovery and Resilience Facility) che si pone l'obiettivo generale di *“promuovere la coesione economica, sociale e territoriale dell'Unione migliorando la resilienza e la capacità di aggiustamento degli Stati membri, attenuando l'impatto sociale ed economico della crisi e sostenendo le transizioni verde e digitale, contribuendo in tal modo a ripristinare il potenziale di crescita delle economie dell'Unione, a incentivare la creazione di posti di lavoro nel periodo successivo alla crisi della Covid-19 e a promuovere una crescita sostenibile”*⁸.

Per accedere al Fondo e beneficiare del Dispositivo per la ripresa e la resilienza gli Stati membri sono chiamati a predisporre dei Piani nazionali per la ripresa e la resilienza (PNRR - Recovery and Resilience Plan). Tali Piani potranno essere presentati ufficialmente dopo l'entrata in vigore del regolamento, con un termine per la presentazione formale dei PNRR comunque individuato al 30 aprile 2021, gli Stati membri sono tuttavia invitati a presentare i Piani preliminari a partire dal 15 ottobre 2020 al fine di agevolare il processo di negoziazione.

Con la Comunicazione "Strategia annuale per una crescita sostenibile 2021"⁹ la Commissione Europea ha fornito le indicazioni per la redazione dei PNRR¹⁰, individuati quali principali documenti di riferimento sulle iniziative politiche orientate al futuro degli Stati membri e che dunque devono garantire la coerenza con quanto contenuto nei Programmi Nazionali di Riforma nell'ambito del Semestre europeo (PNR)¹¹, nonché con le indicazioni dei Piani Nazionali per l'Energia e il Clima (PNIEC), nei Piani territoriali per una transizione giusta, negli Accordi di Partenariato e nei Programmi Operativi a valere sui fondi europei.

La Comunicazione individua quattro principi fondamentali alla base dei Piani per la ripresa e la resilienza:

- la **transizione verde**, per rispettare l'impegno del Consiglio europeo di conseguire un obiettivo del 30% per l'integrazione delle questioni climatiche sia per il quadro finanziario pluriennale che per Next Generation EU, ciascun piano per la ripresa e la resilienza dovrà includere almeno un 37 % di spesa per il clima. Nell'elaborare il piano nazionale di ripresa e resilienza, gli Stati membri dovrebbero prendere in considerazione misure quali gli investimenti in trasporti pubblici e infrastrutture che sostengono il passaggio a una mobilità più sostenibile e intelligente, comprese reti multimodali europee senza soluzione di continuità ed efficienti, nonché il potenziamento delle reti transeuropee di trasporto passeggeri e merci;

⁸ European Commission, Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a Recovery and Resilience Facility, Brussels, 28.5.2020, Com(2020) 408 Final

⁹ Commissione Europea, Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio Europeo, al Consiglio, alla Banca Centrale Europea, al Comitato Economico e Sociale Europeo, al Comitato delle Regioni e alla Banca Europea per gli Investimenti "Strategia annuale per la crescita sostenibile 2021", Bruxelles, 17.9.2020, COM(2020) 575 Final

¹⁰ La Comunicazione è stata accompagnata dalla diffusione di un *working document* di orientamenti per i Piani di ripresa e resilienza degli Stati membri e da un modello standard per la presentazione dei Piani.

¹¹ "Il semestre europeo e il nuovo dispositivo per la ripresa e la resilienza sono intrinsecamente collegati. La valutazione dei piani per la ripresa e la resilienza sarà attuata facendo riferimento alle raccomandazioni specifiche per paese".

- la **transizione digitale e produttività**, la Commissione propone che ciascun piano per la ripresa e la resilienza includa un livello minimo del 20% di spesa relativa al digitale, concentrandosi sulle riforme e sugli investimenti che migliorano la connettività, lo sviluppo delle competenze digitali a tutti i livelli e sulla creazione e sullo sviluppo di capacità digitali all'avanguardia;
- l'**equità**, Il processo di ripresa e di transizione deve essere equo per tutti gli europei per prevenire le crescenti disuguaglianze, assicurarsi il sostegno di tutte le componenti della società e contribuire alla coesione sociale, economica e territoriale. Alla luce del pilastro europeo dei diritti sociali, gli Stati membri dovrebbero adottare misure per garantire parità di opportunità, un'istruzione inclusiva, condizioni di lavoro eque e una protezione sociale adeguata;
- la **stabilità macroeconomica**, nel 2021 gli Stati membri dovrebbero continuare a prestare un sostegno di bilancio mirato e temporaneo, preservando allo stesso tempo la sostenibilità di bilancio a medio termine, passando gradualmente da una risposta protettiva all'emergenza a misure che facilitino la riallocazione delle risorse e sostengano la ripresa.

Pur nel rispetto delle scelte degli Stati membri in relazione alle situazioni specifiche di ogni paese, la Commissione invita inoltre a indirizzare i Piani verso sfide comuni che richiedono investimenti e riforme coordinati. In quest'ottica, la Commissione incoraggia vivamente gli Stati membri a includere nel loro Piano per la ripresa e la resilienza investimenti e riforme in alcuni specifici settori (iniziative faro):

- Utilizzare più energia pulita (**Power up**) - Utilizzare prontamente tecnologie pulite adeguate alle esigenze future e accelerare lo sviluppo e l'uso delle energie rinnovabili.
- Rinnovare (**Renovate**) - Migliorare l'efficienza energetica degli edifici pubblici e privati.
- Ricaricare e rifornire (**Recharge and Refuel**) - Promuovere tecnologie pulite adeguate alle esigenze future per accelerare l'uso di sistemi di trasporto sostenibili, accessibili e intelligenti, stazioni di ricarica e rifornimento e l'estensione dei trasporti pubblici.
- Collegare (**Connect**) - Estendere rapidamente i servizi veloci a banda larga a tutte le regioni e a tutte le famiglie, comprese le reti in fibra ottica e 5G.
- Modernizzare (**Modernise**) - Digitalizzare la pubblica amministrazione e i servizi pubblici, compresi i sistemi giudiziari e sanitari.
- Espandere (**Scale-up**) - Aumentare le capacità di cloud industriale europeo di dati e lo sviluppo dei processori più potenti, all'avanguardia e sostenibili.
- Riquelificare e migliorare le competenze (**Reskill and upskill**) - Adattare i sistemi d'istruzione per promuovere le competenze digitali e la formazione scolastica e professionale per tutte le età.

Informazioni sulle modalità con cui il Piano investirà su tali iniziative dovranno essere fornite all'interno del Piano, che nel *template* diffuso è articolato in quattro sezioni:

- Parte I: obiettivi generali e coerenza del Piano;
- Parte II: descrizione delle riforme e degli investimenti;
- Parte III: complementarità e attuazione del Piano;
- Parte IV: impatto complessivo.

In merito al percorso approvativo, è previsto che i Piani siano valutati dalla Commissione europea entro due mesi dalla presentazione alla luce di criteri relativi a: la coerenza con le raccomandazioni specifiche per Paese; il rafforzamento del potenziale di crescita, della creazione di posti di lavoro e della resilienza sociale ed economica dello Stato membro; il contributo effettivo alla transizione verde e a quella digitale. Si prevede inoltre che i Piani vengano approvati dal Consiglio a maggioranza qualificata, entro 4 settimane dalla proposta della Commissione.

Per quanto riguarda l'Italia le risorse complessivamente disponibili a valere sul NGEU sono stimate in quasi 209 miliardi, pari a circa il 28% delle risorse complessivamente stanziato dal programma.

Risorse disponibili attraverso il Next Generation EU (NGEU)

Decisione del Consiglio Europeo del 21 luglio 2020

	Risorse (miliardi di euro)	
	Complessive	Per l'Italia
Recovery and Resilience Facility	672,5	191,4
di cui: sovvenzioni	312,5	63,8
prestiti	360,0	127,6
ReactEU	47,5	15,2
Horizon Europe	5,0	0,5
InvestEU	5,6	-
Sviluppo rurale	7,5	0,8
Fondo per la Transizione Giusta	10,0	0,5
RescEU	1,9	0,2
Totale	750,0	208,6

Fonte: Presidenza del Consiglio dei Ministri, 2020

In merito ai contenuti del Piano, la base di partenza è rappresentata dalla proposta di Linee guida per la definizione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, trasmessa il 15 settembre 2020 dal Presidente del Consiglio dei Ministri ai Presidenti di Camera e Senato e approvate, nei contenuti essenziali, dal Comitato interministeriale per gli affari europei del 9 settembre, in coordinamento con tutti i Ministeri e le rappresentanze delle Regioni e degli Enti locali.

Le Linee Guida sono state elaborate in coerenza con il Piano di Rilancio presentato dal Presidente del Consiglio nel corso della consultazione nazionale Progettiamo il rilancio (13-21 giugno 2020), con il PNIEC e con il PNR, di cui è parte integrante il Piano Sud 2030, presentato dal Presidente del Consiglio il 14 febbraio 2020. Il documento tiene inoltre conto delle Raccomandazioni specifiche al Paese pubblicate a maggio 2020 con il Pacchetto di Primavera e successivamente approvate dal Consiglio Europeo, e delle Raccomandazioni del 2019, che la Commissione considera ancora rilevanti ai fini della risposta di policy agli squilibri macroeconomici dell'Italia.

Coerentemente con le indicazioni europee, le Linee Guida individuano degli obiettivi quantitativi di lungo termine che la strategia complessiva di riforma politica e economica del PNRR dovrà contribuire a raggiungere, preliminarmente identificati in:

- Raddoppiare il tasso medio di crescita dell'economia italiana (0,8% nell'ultimo decennio), portandolo quantomeno in linea con la media UE (1,6%)
- Aumentare gli investimenti pubblici per portarli almeno al 3% del PIL
- Portare la spesa per Ricerca e Sviluppo (R&S) al di sopra della media UE (2,1%, rispetto al nostro attuale 1,3%)
- Conseguire un aumento del tasso di occupazione di 10 punti percentuali per arrivare all'attuale media UE (73,2% contro il 63,0% dell'Italia)
- Elevare gli indicatori di benessere, equità e sostenibilità ambientale
- Ridurre i divari territoriali di reddito, occupazione, dotazione infrastrutturale e livello dei servizi pubblici
- Aumento dell'aspettativa di vita in buona salute
- Promuovere una ripresa del tasso di natalità e della crescita demografica
- Abbattere l'incidenza dell'abbandono scolastico e dell'inattività dei giovani
- Migliorare la preparazione degli studenti e la quota di diplomati e laureati
- Rafforzare la sicurezza e la resilienza del Paese a fronte di calamità naturali, cambiamenti climatici, crisi epidemiche e rischi geopolitici
- Promuovere filiere agroalimentari sostenibili e combattere gli sprechi alimentari
- Garantire la sostenibilità e la resilienza della finanza pubblica

Le Linee Guida propongono un'articolazione del PNRR in:

- **sfide** che il Paese intende affrontare;
- **missioni** del programma a loro volta suddivise in **cluster (o insiemi) di progetti** omogenei atti a realizzare le missioni e, di conseguenza, vincere le sfide stesse;
- singoli **progetti di investimento**, che saranno raggruppati nei clusters;
- **iniziative di riforma** che saranno collegate ad uno o più cluster di intervento.

In particolare le sfide poste alla base dell'elaborazione del Piano sono sintetizzate in:

- Migliorare la resilienza e la capacità di ripresa dell'Italia;
- Ridurre l'impatto sociale ed economico della crisi pandemica;
- Sostenere la transizione verde e digitale;
- Innalzare il potenziale di crescita dell'economia e la creazione di occupazione;

mentre le sei missioni in cui sarà articolato il Piano e che rappresentano le aree tematiche strutturali di intervento sono:

- 1. Digitalizzazione, innovazione e competitività del sistema produttivo
- 2. Rivoluzione verde e transizione ecologica
- 3. Infrastrutture per la mobilità
- 4. Istruzione, formazione, ricerca e cultura
- 5. Equità sociale, di genere e territoriale
- 6. Salute

Di particolare interesse per il PON è ovviamente la missione riguardante le infrastrutture per la mobilità. Nell'ambito di tale missione, le priorità su cui intervenire sono individuate nella rete ferroviaria AV-AC ad alta velocità di rete per passeggeri e merci con il completamento dei corridoi TEN-T. Altre necessità sono identificate negli interventi sulla rete stradale e autostradale con un'attenzione particolare per ponti e viadotti, nel maggiore utilizzo delle tecnologie informatiche con la formazione degli Smart District, nella promozione dell'intermodalità logistica integrata per le merci e della mobilità a supporto del turismo lento e sostenibile, con specifico riferimento alle ferrovie turistiche.

2. Le modifiche al Programma alla luce dello stato di avanzamento

2.1 La revisione del PO in risposta alla pandemia da COVID-19

Nel luglio 2020, a seguito della pandemia da COVID-19 è stata intrapresa una nuova iniziativa di modifica del Programma¹² nel quadro delle azioni volte a favorire un'azione coordinata e incisiva per il contrasto e la mitigazione degli effetti sanitari, economici e sociali della pandemia, e per il rilancio economico e sociale, mobilitando tutte le risorse disponibili. Tale azione si colloca in un mutato quadro regolamentare che ha visto l'entrata in vigore del regolamento (UE) n. 460/2020 del 30 marzo 2020 e di un secondo regolamento (UE) n.558/2020 del 23 aprile 2020, per rispondere agli squilibri sanitari e socio-economici derivanti dalla diffusione del Covid-19, con i quali la Commissione intende "promuovere gli investimenti mobilitando le riserve di liquidità disponibili nei Fondi strutturali e di investimento europei per combattere immediatamente la crisi".

In ambito nazionale, tra le misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 previste dal Decreto Legge n. 34/2020 è previsto al comma 6 dell'articolo 242 che "[...] il Ministro per il Sud e la coesione territoriale procede alla definizione di appositi accordi con le Amministrazioni titolari dei programmi dei fondi strutturali europei anche ai fini della ricognizione delle risorse attribuite ai programmi operativi complementari e propone al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica, ove necessario, le delibere da adottare per la definitiva approvazione delle suddette risorse." In tale contesto, è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa, tra Il Ministro per il Sud e la Coesione e i Ministri titolari di Programmi Operativi Nazionali finalizzato alla riprogrammazione dei Programmi Operativi dei Fondi strutturali 2014-2020 ai sensi del comma 6 dell'articolo 242 del decreto legge 34/2020, contenente la previsione di riprogrammazione di 279,3 milioni di euro dal PON "Infrastrutture e Reti" al PON "Imprese e Competitività" a titolarità del Ministero dello sviluppo economico e relative integrazioni.

Al fine di pervenire a una nuova allocazione delle risorse sulle diverse Linee d'Azione del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 è stata effettuata un'analisi del livello di maturità del parco interventi già istruito nell'ambito del PON. Nello specifico, per ciascuno degli interventi istruiti, è stata effettuata una stima di potenziale de-finanziabilità, sulla base dei seguenti criteri:

- assenza di Obbligazioni giuridicamente vincolanti (impegni in BDU),
- assenza di convenzione tra MIT e Beneficiario,
- revoche/ritiri in corso e/o previste,
- economie recuperabili.

Alla luce di tali criteri si è pervenuti all'individuazione di una revisione della dotazione finanziaria prevista per le Linee di Azione di seguito illustrata

Asse	Linea di Azione	Categori a di operazio ne	Descrizione	Dotazione PO C(2020)2604 del 22.04.2020	Valore post Riprogrammazione
I	I.1.1	024	Ferrovie Core	835.132.842,67	799.132.842,67
	I.1.2	025	Ferrovie Comprehensive	270.367.333,33	191.367.333,33
	I.2.1	044	SESAR	92.000.000,00	52.000.000,00
II	II.1.1	039	Porti	272.949.373,15	229.675.057,70
	II.1.2	035	Ultimo miglio porti e interporti	174.255.415,76	146.628.373,64
	II.1.3	044	Single Window	78.275.160,02	65.865.151,79
	II.2.1	035	Ultimo miglio esteso	22.673.377,92	-
	II.2.2	044	Infomobilità	33.546.497,15	28.227.922,20
III		121	Preparazione attuazione sorveglianza e ispezioni	45.000.000,00	35.934.917,31
		122	Valutazione e studi	6.533.333,00	5.217.217,36
		123	Informazione e comunicazione	13.000.000,00	10.381.198,33
Totale				1.843.733.333,00	1.564.430.014,33

¹² La modifica è stata approvata dal Comitato di Sorveglianza con procedura scritta urgente il 4 settembre 2020.

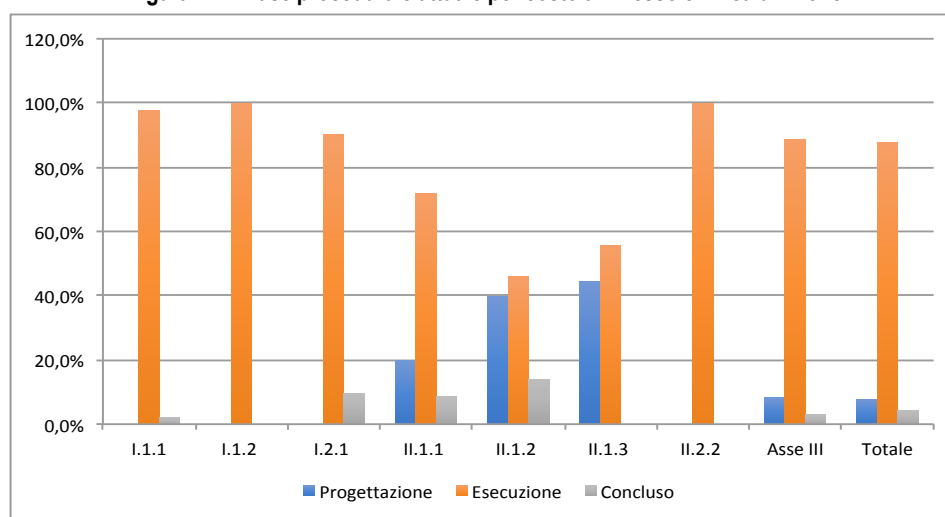
In conseguenza delle variazioni di natura finanziaria, quale altra modifica di rilievo al Programma Operativo, è stata operata una revisione degli indicatori, che ha interessato prevalentemente i target al 2023 degli indicatori di output relativi agli Assi I e II, mentre per gli indicatori di risultato è stata prevista l'eliminazione dell'indicatore di recente inserimento "1.1-6 km di infrastruttura interessati da interventi di adattamento climatico", alla luce della diminuzione delle risorse allocate sulle tipologie di intervento volte al conseguimento di tale obiettivo.

Asse	Indicatore di output	Unità di misura	Valore obiettivo 2023	Nuovo valore obiettivo 2023
I	CO12 Ferrovie: Lunghezza totale della linea ferroviaria ricostruita o ristrutturata	Km	265	233
	CO12a Ferrovie: Lunghezza totale delle linee ferroviarie ricostruite o rinnovate di cui: TEN-T	Km	265	233
	1.1-2 Impianti e sistemi tecnologici (ferrovieri)	Numero	50	50
	1.1-3 Km addizionali di linea ferroviaria coperti da nuovi sistemi tecnologici	Km	36,7	36,7
	1.2-1 Impianti e sistemi tecnologici (Aeroportuali)	Numero	1	1
II	2.1-1 Superficie oggetto di intervento (piazzi, aree logistiche, banchine)	mq	416.000	300.000
	2.1-2 Lunghezza degli accosti aggiuntivi o riqualificati	m	1.270	950
	2.1-3 Materiale rimosso (dragaggi)	mc	4.790.000	4.900.000
	2.1-4 Lunghezza opere portuali di sbarramento nuove o riqualificate	m	1.550	750
	2.1-5 Ultimo miglio - lunghezza raccordi ferroviari/binari	m	32.500	18.250
	2.1-6 Ultimo miglio - lunghezza raccordi stradali	m	17.200	17.200
	2.1-8 Punti di accesso attrezzati tramite Sportello unico doganale integrato con National Maritime Single window (direttiva nr. 65/2010)	Numero	4	4
	2.2-2 Applicativi e sistemi informatici	Numero	10	10

2.2 Lo stato di avanzamento procedurale

Alla luce delle modifiche al Programma precedentemente richiamate è apparso utile produrre un aggiornamento, rispetto a quanto proposto in sede di Rapporto Annuale di Valutazione, delle analisi riguardanti lo stato di avanzamento con riferimento a due principali indicatori: la fase procedurale attuale e le previsioni in merito alla data di conclusione degli interventi. In merito alla fase procedurale che caratterizza gli interventi ammessi a finanziamento, analizzata in relazione alla percentuale di costo ammesso per le singole Linee d'Azione la situazione è descritta nella figura seguente

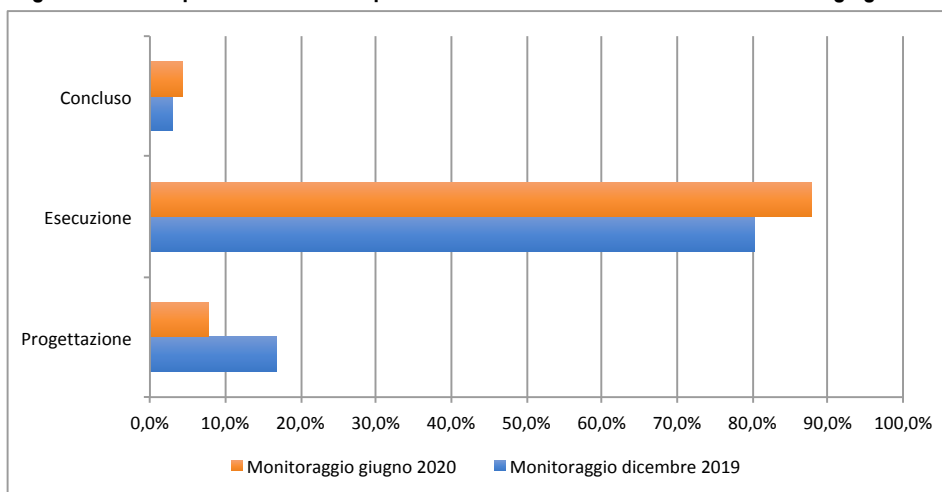
Figura 2.1 – Fase procedurale attuale per costo ammesso e Linea d'Azione



Fonte: ns. elaborazione su dati SIPONIER.

I dati¹³ mostrano in linea con le precedenti rilevazioni un complessivo buon livello di maturazione procedurale degli interventi ammessi a finanziamento. La quota più significativa di interventi ancora in fase di progettazione si concentra nell'Asse II per un volume di risorse pari a circa 118 milioni di euro corrispondenti a circa un quarto dei costi ammessi. In particolare sono coinvolte le Linee d'Azione II.1.1, II.1.2 e II.1.3, dove la quota di finanziamenti allocati su opere non ancora in fase esecutiva è pari rispettivamente a circa il 20%, 40% e 44%. Il confronto tra la rilevazione di dicembre 2019, utilizzata in sede di Rapporto Annuale, e quella del giugno 2020 evidenzia un complessivo miglioramento, testimoniato dal decremento delle risorse allocate su interventi in fase di progettazione che passano da circa il 17% all'8% dei costi ammessi, e dall'aumento dei finanziamenti relativi a operazioni in fase esecutiva (dall'80% all'88%) e concluse (dal 3% al 4,3%).

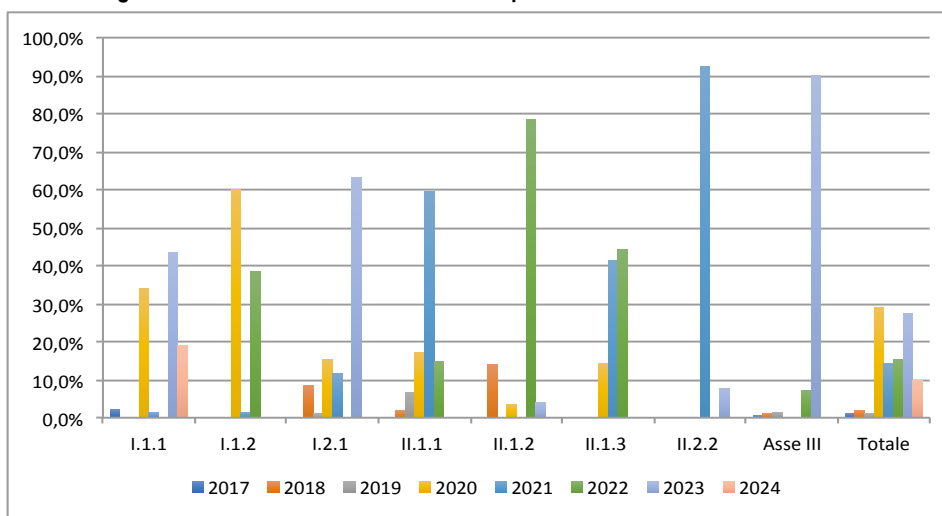
Figura 2.2 – Fase procedurale attuale per costo ammesso: confronto dicembre 2019 - giugno 2020



Fonte: ns. elaborazione su dati SIPONIER.

L'analisi riguardante le previsioni sulla data di conclusione (fine esecuzioni lavori/fornitura), conduce invece a considerazioni di tenore meno positivo rispetto al complessivo avanzamento procedurale del Programma.

Figura 2.3 – Previsioni data di conclusione per costo ammesso e Linea d'Azione

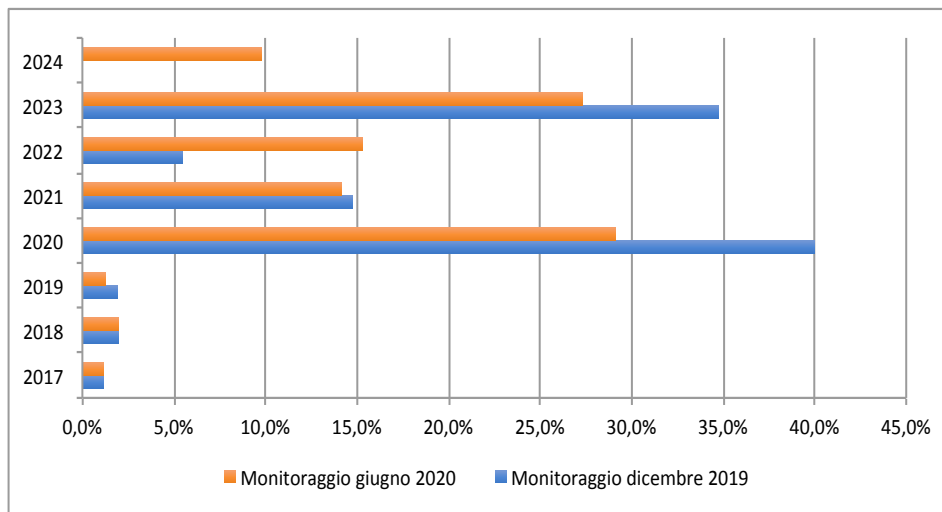


Fonte: ns. elaborazione su dati SIPONIER.

¹³ Le elaborazioni si riferiscono ai dati convalidati di monitoraggio al 30 giugno 2020, relativi ai 68 interventi ammessi a finanziamento per cui è disponibile il dato procedurale, per un costo ammesso complessivo pari a 1.555.517.258,47 euro.

La rappresentazione per Linea d'Azione e il confronto a livello di Programma con la precedente rilevazione evidenziano un significativo e diffuso scostamento nelle previsioni di conclusione, con una diminuzione della quota di risorse relativa agli interventi che dovrebbero concludersi nell'attuale annualità (dal 40% al 29%) e un corrispondente aumento della quota riguardante il 2022 (dal 5% al 15%) e il 2023/2024¹⁴ (dal 34% al 37%).

Figura 2.4 – Previsioni data di conclusione per costo ammesso: confronto dicembre 2019 - giugno 2020



Fonte: ns. elaborazione su dati SIPONIER.

2.3 Alcuni esiti del terzo ciclo di analisi esperta dei dati di monitoraggio

A conferma dei dati richiamati si pongono alcuni primi esiti del terzo ciclo di analisi esperta dei dati di monitoraggio condotto sulla base della rilevazione al 30 giugno 2020. Nel seguito, in particolare, si presentano le elaborazioni relative ai quattro criteri valutativi di seguito richiamati insieme alle rispettive modalità di attribuzione del giudizio.

Criterio	Modalità di attribuzione del giudizio	
Fase attuale	in fase esecuzione lavori/esecuzione fornitura o successiva	Alto
	in attesa di avviare fase di esecuzione essendosi conclusa la precedente fase	Medio
	In qualunque fase antecedente a quella propriamente realizzativa	Basso
Conclusione esecuzione lavori/fornitura	entro il 31 dicembre 2021	Alto
	tra il 31 dicembre 2021 e il 31 dicembre 2022	Medio
	oltre il 31 dicembre 2022	Basso
Scostamento previsione fine rilevazioni precedenti	Assenza scostamenti nelle precedenti rilevazioni fine esecuzione lavori/fornitura	Alto
	Presenza nelle precedenti rilevazioni di uno scostamento fine esecuzione lavori/fornitura < 6 mesi	Medio
	Presenza nelle precedenti rilevazioni di uno o più scostamenti fine esecuzione lavori/fornitura > 6 mesi	Basso
Scostamento previsione fine ultima rilevazione	Assenza scostamento fine esecuzione lavori/fornitura dicembre 2019 – giugno 2020	Alto
	Scostamento fine esecuzione lavori/fornitura dicembre 2019 – giugno 2020 < 3 mesi	Medio
	Scostamento fine esecuzione lavori/fornitura dicembre 2019 – giugno 2020 > 3 mesi	Basso

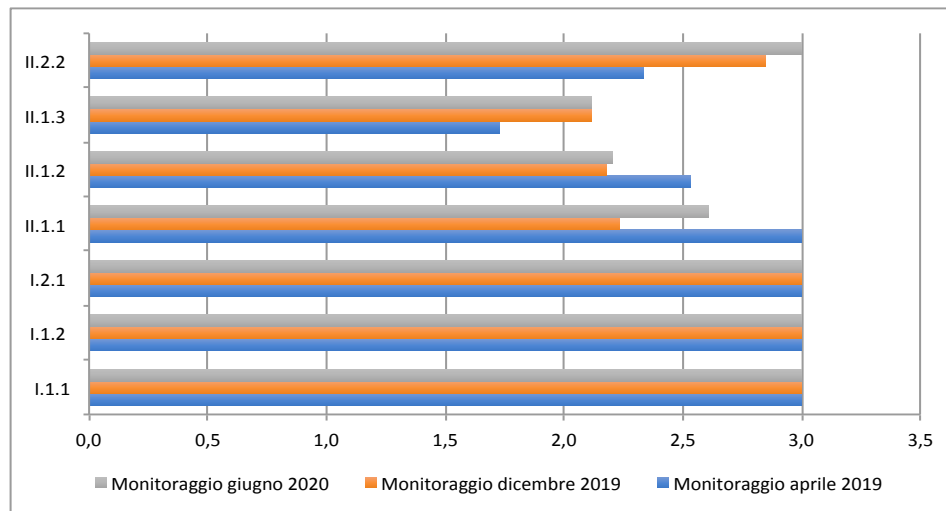
L'analisi condotta a livello di singolo intervento, al fine di agevolare la lettura degli esiti e il confronto con le precedenti rilevazioni, ha previsto l'elaborazione di un indice sintetico per Linea di Azione ottenuto attraverso una media pesata sulla base dei costi ammessi delle singole progettualità in rapporto al costo totale ammesso di ciascuna Linea.

¹⁴ La quota di risorse, pari a circa il 10% del costo complessivamente ammesso, riguardante il 2024 è relativa all'intervento "Itinerario NA-BA, 1^ tratta: Variante alla linea Napoli-Cancello" la cui data prevista di conclusione risulta aggiornata al 28/07/2024.

Ai fini del calcolo, i giudizi qualitativi sono stati tradotti numericamente (Alto = 3, Medio = 2, Basso = 1), perciò a valori più elevati degli indici corrisponde una valutazione positiva. Per l'elaborazione degli indici, inoltre, si è tenuto conto della presenza di interventi per i quali non sia stato possibile formulare un giudizio su uno o più criteri, ad esempio nel caso del criterio relativi alla presenza di scostamenti nelle precedenti rilevazioni per gli interventi di più recente ammissione a finanziamento.

Per quanto attiene al criterio “Fase attuale”, l'analisi restituisce esiti coerenti con quanto rilevato in merito al dato grezzo di monitoraggio, con una situazione stabilmente positiva per gli interventi dell'Asse I e una evoluzione in senso negativo – con alcuni segnali di ripresa nell'ultima rilevazione – per le Linee d'Azione a valere sull'obiettivo specifico II.1. Quest'ultimo dato è tuttavia giustificato dalla diversa tempistica del processo di selezione che ha caratterizzato il secondo Asse.

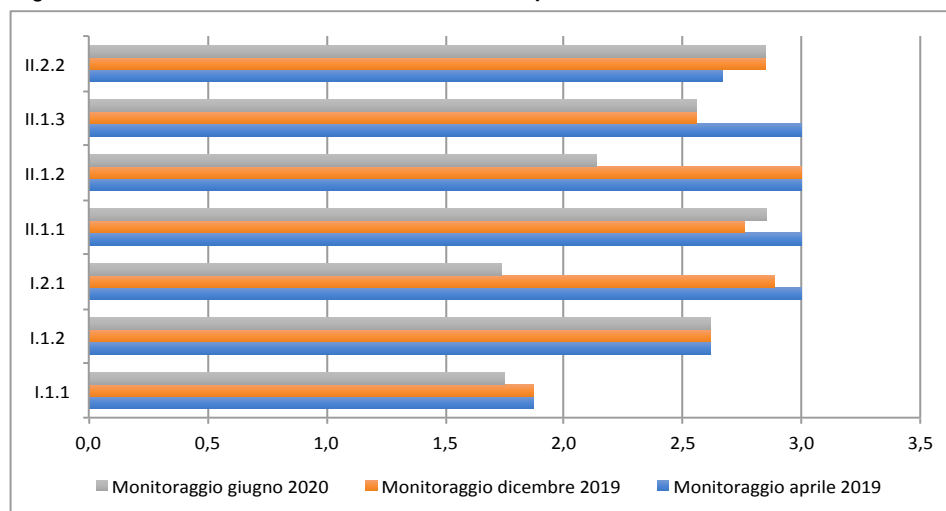
Figura 2.5 – Indici sintetici criterio “Fase attuale” per Linea d'Azione: confronto cicli di analisi



Fonte: ns. elaborazione su dati SIPONIER.

Le variazioni rilevate in merito al dilatarsi dei tempi di esecuzione e allo spostamento della data di conclusione degli interventi, nell'analisi per Linea d'Azione, incidono con più evidenza sulle Linee I.2.1 e II.1.2 dove il giudizio si attesta da livelli elevati su posizioni medie e medio-basse, mentre non emergono per alcune Linee su cui, pur in presenza di variazioni, il giudizio era già complessivamente basso, come nel caso della Linea I.1.1.

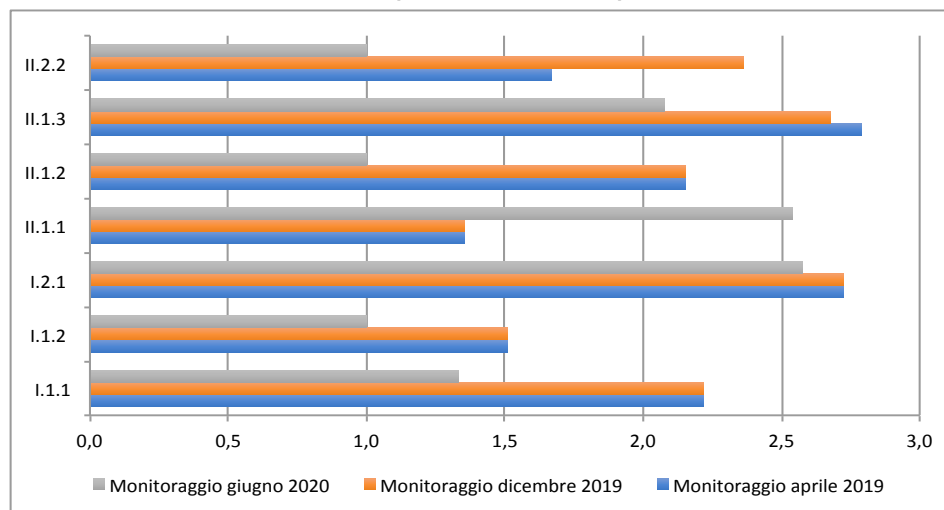
Figura 2.6 – Indici sintetici criterio “Data conclusione” per Linea d'Azione: confronto cicli di analisi



Fonte: ns. elaborazione su dati SIPONIER.

Tali variazioni sono tuttavia evidenti nell'analisi dei criteri relativi alla presenza di scostamenti nella data prevista di fine lavori/esecuzione fornitura nelle rilevazioni precedenti e nell'ultima rilevazione.

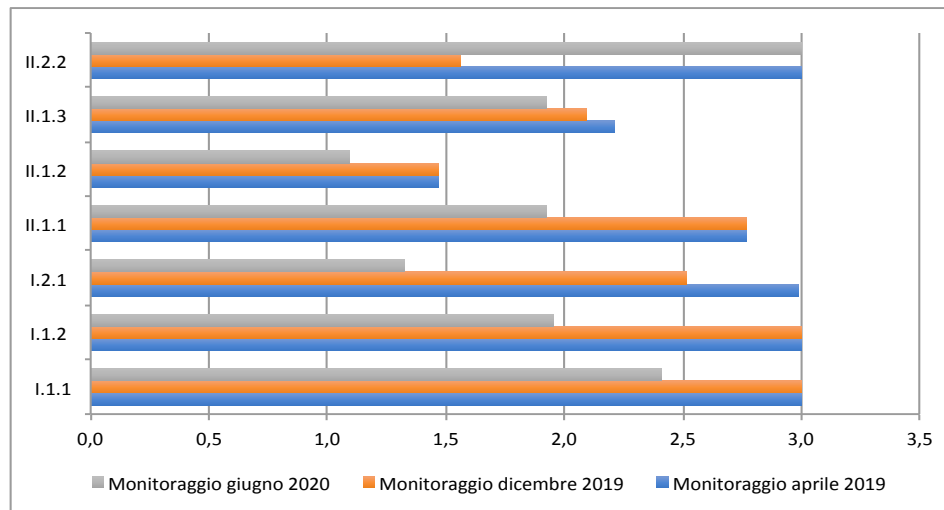
Figura 2.7 – Indici sintetici criterio “Scostamenti precedenti rilevazioni” per Linea d'Azione: confronto cicli di analisi



Fonte: ns. elaborazione su dati SIPONIER.

Particolarmente negativa è la situazione relativa all'emergere di scostamenti nel dato di monitoraggio tra dicembre 2019 e giugno 2020, laddove tutte le Linee d'Azione, ad eccezione della II.2.2 registrano una diffusa variazione del dato.

Figura 2.8 – Indici sintetici criterio “Scostamenti ultima rilevazione” per Linea d'Azione: confronto cicli di analisi



Fonte: ns. elaborazione su dati SIPONIER.

3. L'iniziativa "Il Sud #InRete con l'Europa: racconta con i tuoi occhi"

3.1 L'impostazione dell'attività di valutazione

Nell'ambito delle azioni di informazione e comunicazione dirette al grande pubblico, dal 2018 il PON leR ha sviluppato l'iniziativa "Il Sud #InRete con l'Europa: racconta con i tuoi occhi", un'attività di sensibilizzazione rivolta agli studenti delle regioni interessate dal programma che, attraverso tre step - visite didattiche, lavoro di gruppo e contest creativo – si prefigge di accrescere l'interesse dei giovani nei confronti della politica di coesione dell'Unione Europea e di stimolare gli studenti delle scuole secondarie a ragionare sui benefici che derivano dall'attuazione degli interventi cofinanziati PON leR con particolare riferimento alle ricadute in termini di mobilità e valorizzazione del territori.

Già nell'ambito del Rapporto Annuale di Valutazione 2019 tale attività era stata individuata come oggetto di un possibile approfondimento in relazione a una verifica sulla capacità delle attività di comunicazione del Programma agevolando "un percorso di appropriazione dei contenuti".

*"Il PON-IR è attento a comunicare "con" e non solamente "al" cittadino, preferendo quegli strumenti che favoriscono il confronto bidirezionale e l'ascolto. La strategia di comunicazione è dunque flessibile e responsive: tutti gli strumenti messi a disposizione sono "aperti" nel senso che sono modellati via via in ragione delle risposte del pubblico e delle connesse esigenze conoscitive, esplicite ed implicite. Sono i feedback ricevuti che spingono, quindi, ad adattare i mezzi di comunicazione e a riposizionare la strategia, in ossequio alla loro funzione servente nei confronti del Programma"*¹⁵.

Per il 2020 l'attività di valutazione si era dunque prefissata di accompagnare l'iniziativa "Il Sud #InRete con l'Europa: racconta con i tuoi occhi" per esaminare in che modo e in che misura le visite didattiche, i lavori di gruppo e il contest creativo contribuissero a rafforzare la conoscenza degli studenti delle scuole secondarie rispetto alla politica di coesione e agli interventi cofinanziati dal PON leR.

In coerenza con l'approccio controfattuale alla valutazione degli effetti, si è scelto di effettuare un'indagine sui destinatari diretti dell'iniziativa per osservare il livello di informazione pre e post-intervento. Infatti, considerata la limitata numerosità degli studenti coinvolti, la somministrazione di un questionario ai partecipanti è sembrato essere il miglior modo per stimare l'effetto dell'iniziativa senza ricorrere a confronti con un gruppo di controllo.

Nello specifico, il questionario predisposto è strutturato in cinque sezioni volte a indagare:

- la conoscenza della politica di coesione (D1, D2 e D3);
- il livello di conoscenza dei fondi SIE (FESR e FSE) (D4 e D5);
- il livello di conoscenza del PON I&R e delle iniziative della politica di coesione rispetto al miglioramento dei trasporti (D6 e D7);
- le fonti informative utilizzate (o che si vorrebbe utilizzare) (D8 e D9);
- il profilo dello studente (genere, anno di nascita, provincia di residenza).

Il processo di valutazione disegnato nel gennaio 2020 si sviluppava a partire dalla somministrazione del questionario agli studenti delle scuole secondarie all'avvio delle visite didattiche per concludersi al termine del contest creativo con la somministrazione di un nuovo questionario agli stessi studenti per esaminare se l'informazione e la conoscenza dei partecipanti si fossero accresciute grazie all'attività di sensibilizzazione.

Nel rispetto di quanto previsto, l'équipe di valutazione è intervenuta per somministrare il questionario agli studenti partecipanti all'iniziativa, partecipando a tre dei quattro eventi organizzati:

- il 4 febbraio 2020 presso l'Aeroporto di Napoli per l'incontro organizzato in collaborazione con il beneficiario ENAV e al quale hanno partecipato due scuole, l'IIS Carafa-Giustiniani di Cerreto Sannita (BN) e il "Liceo Scientifico Enrico Fermi" di Aversa (CE);
- il 5 febbraio 2020 presso la Centrale operativa di Reggio Calabria per l'incontro organizzato in collaborazione con il beneficiario RFI e al quale ha partecipato l'"I.S.S. A. Righi" di Reggio Calabria;
- il 14 febbraio 2020 presso l'Aeroporto di Brindisi per l'incontro organizzato in collaborazione con il beneficiario

¹⁵ Annamaria Poso, "La strategia di comunicazione interattiva del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020", in *FPA Annual Report 2018*, Forum PA, gennaio 2019.

ENAV e al quale ha partecipato l'“IIS Carnaro-Marconi-Flacco-Marconi” di Brindisi.

Purtroppo, l'emergenza sanitaria determinata dalla pandemia COVID-19 ha determinato la sospensione dell'iniziativa non consentendo di procedere con la seconda fase della valutazione (la somministrazione del questionario a conclusione del contest).

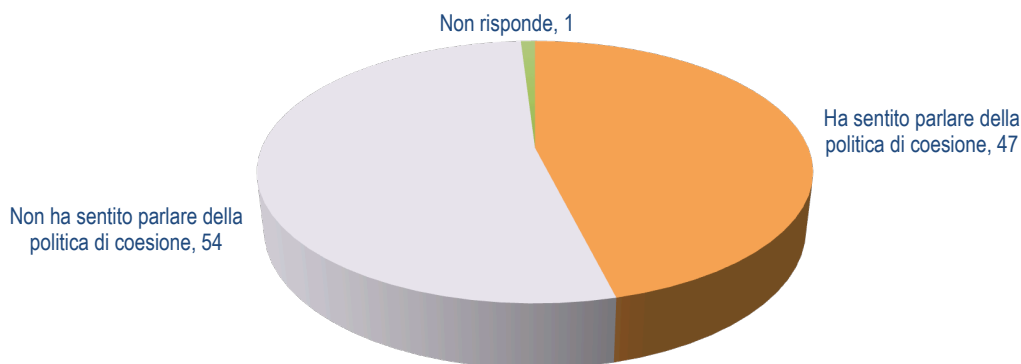
In questa sede si ritiene comunque di interesse procedere con la presentazione dei risultati derivanti dalla somministrazione del primo questionario nel febbraio del 2020. L'analisi, che non ha alcuna pretesa di avere una rappresentatività statistica, intende offrire la ricostruzione del livello di conoscenza dei 102 studenti¹⁶ che hanno partecipato alle visite didattiche organizzate nell'ambito dell'iniziativa “Il Sud #InRete con l'Europa: racconta con i tuoi occhi”.

3.2 Gli esiti della rilevazione

3.2.1 La conoscenza della politica di coesione

Nel complesso, poco meno della metà dei rispondenti *ha sentito parlare della politica di coesione*. Approfondendo l'analisi per Regione di residenza si osserva come gli studenti dell'“IIS Carnaro-Marconi-Flacco-Marconi” di Brindisi nella maggioranza dei casi (21 su 24) sembrano ignorare che esista una politica di coesione dell'Unione Europea.

Figura 3.1 – La conoscenza della politica di coesione

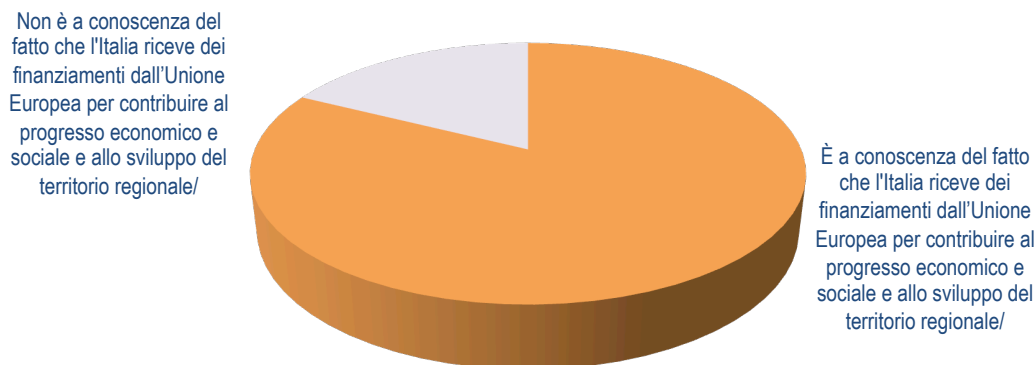


Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).

Il livello di conoscenza degli studenti cresce in misura considerevole rispetto al fatto che l'Italia riceve dei finanziamenti dall'Unione Europea per contribuire al progresso economico e sociale e allo sviluppo del territorio regionale/nazionale: solamente 18 studenti su 102 non sono informati al riguardo.

¹⁶ 38 studenti dell'“I.S.S. A. Righi”, 26 studenti dell'“IIS Carnaro-Marconi-Flacco-Marconi” e 38 studenti dell'“IIS Carafa-Giustiniani” di Cerreto Sannita (BN) e del “Liceo Scientifico Enrico Fermi” di Aversa (CE).

Figura 3.2 – La conoscenza dell'esistenza dei finanziamenti dall'Unione Europea



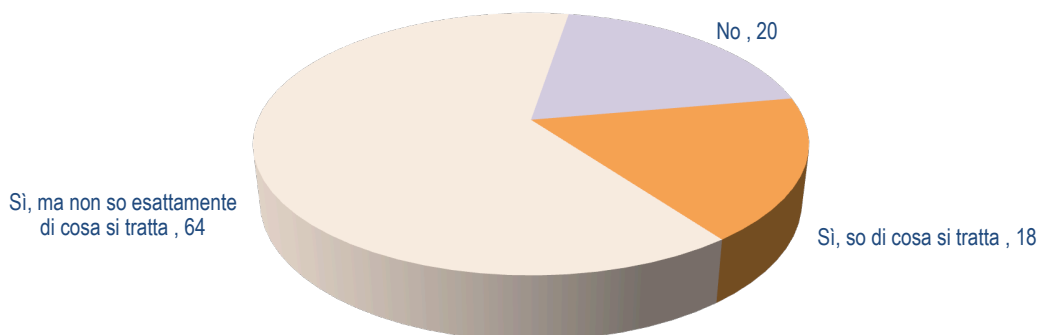
Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).

3.2.2 Il livello di conoscenza dei fondi SIE

La seconda sezione del questionario è volta a ricostruire il livello di conoscenza da parte degli studenti del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale, del Fondo Sociale Europeo, del Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti e rispetto al contributo che l'Unione Europea fornisce per il miglioramento dei trasporti regionali/nazionali.

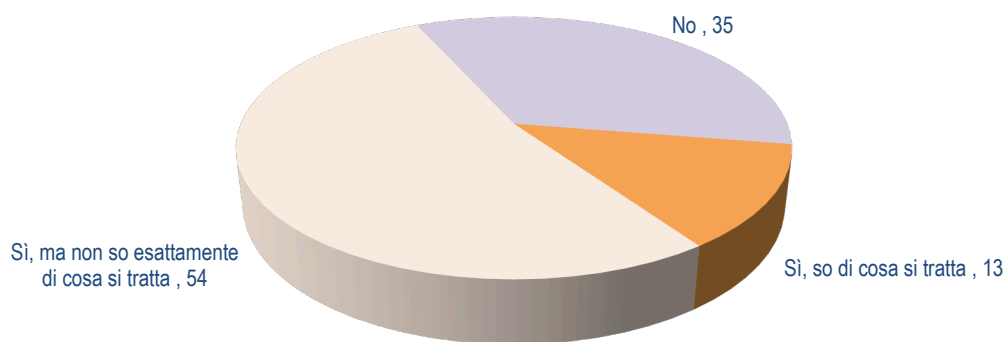
Di fronte alla domanda se *Prima di quest'attività, ha mai sentito parlare del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale*, solamente 18 studenti dichiarano di sapere di cosa si tratti, mentre 64 pur avendo sentito parlare del FESR non siano informati di cosa sia nello specifico. Analogamente, nel caso del Fondo Sociale Europeo gli studenti che sono consapevoli di cosa sia il FSE sono 13 su 102, mentre 54 pur avendo sentito parlare del FSE, non abbiano una chiara idea di cosa si tratti.

Figura 3.3 – La conoscenza del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).

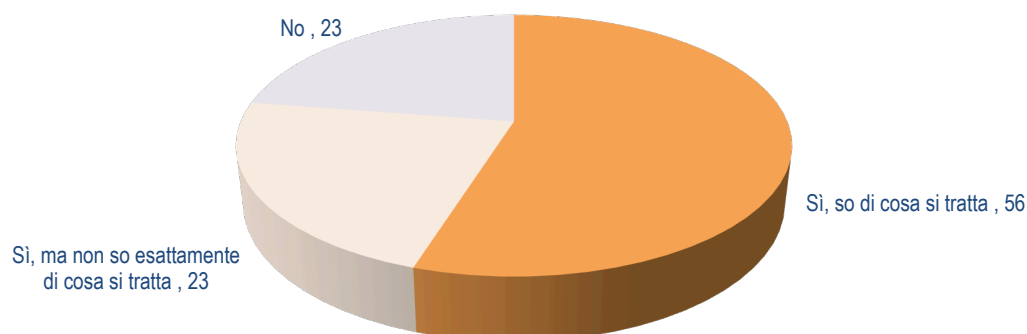
Figura 3.4 – La conoscenza del Fondo Sociale Europeo



Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).

Con riferimento alla domanda *se prima di partecipare a questa attività, avesse mai sentito parlare del Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti*, si rilevano 56 studenti che dichiarano di sapere di cosa si tratti e 23 che, pur sapendo di cosa si stia parlando, non sanno con precisione quali siano i contenuti del PON.

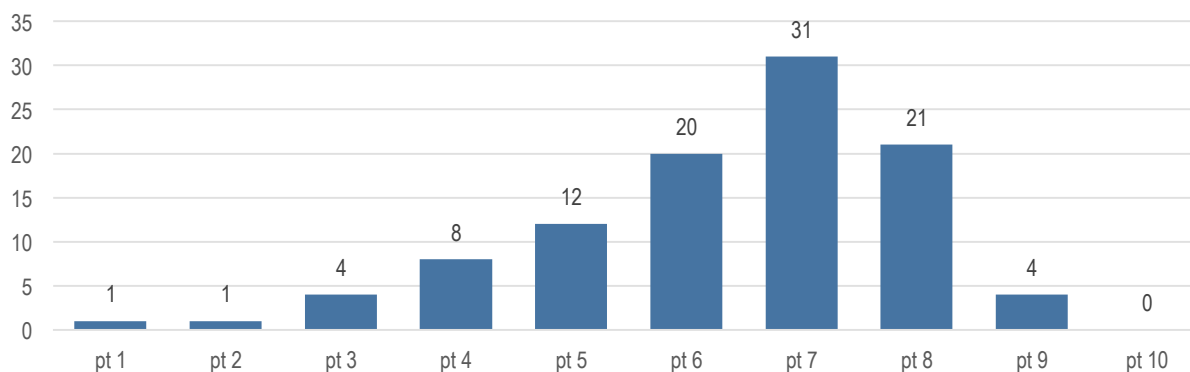
Figura 3.5 – La conoscenza del Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti



Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).

Per completare la riflessione sulla conoscenza degli studenti delle quattro scuole coinvolte nell'iniziativa "Il Sud #InRete con l'Europa: racconta con i tuoi occhi" è stato chiesto ai rispondenti di esprimere la loro percezione rispetto alla loro conoscenza sul contributo che l'Unione Europea fornisce per il miglioramento dei trasporti regionali/nazionali (*Come esprimeresti in un numero da 1 a 10 la tua conoscenza sul contributo che l'Unione Europea fornisce per il miglioramento dei trasporti regionali/nazionali?*). Le risposte fornite si concentrano sui punteggi sei, sette e otto che sono stati attribuiti da 72 studenti su 102. Ovviamente si tratta della rilevazione di percezioni rispetto alle proprie conoscenze che, in quanto percezioni su sé stessi, sono particolarmente soggettive. Per esempio, non tutti i quattro studenti che si sono assegnati un nove hanno una conoscenza approfondita su FESR, FSE e PON e, nel contempo, gli studenti che si sono dati un giudizio fortemente negativo (3, 2 e 1) hanno sentito parlare, in modo più o meno dettagliato, di FESR, FSE e PON.

Figura 3.6 – La percezione della propria conoscenza del contributo della UE per il miglioramento dei trasporti regionali e nazionali

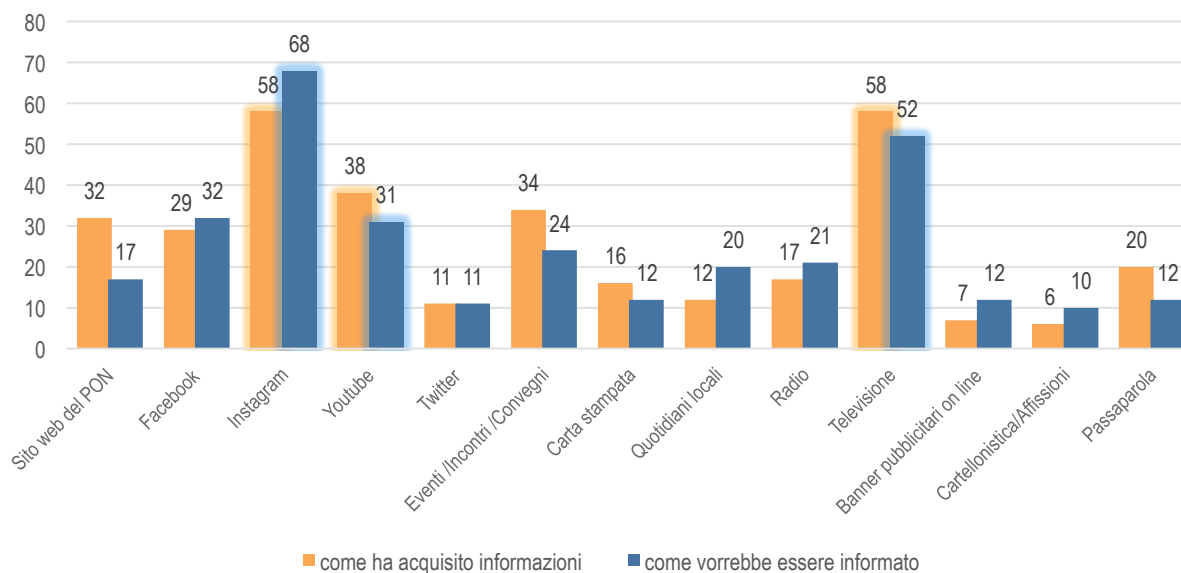


Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).

3.2.3 Le fonti di informazione utilizzate o richieste

Per completare il quadro delle conoscenze degli studenti coinvolti, è stato chiesto loro di indicare attraverso quali canali informativi avessero acquisito le loro conoscenze su questi argomenti e con quali strumenti vorrebbero essere maggiormente informato sulle attività del PON. I tre canali maggiormente utilizzati dai rispondenti coincidono con quelli con i quali gli studenti vorrebbero essere informati: due sono i social media Instagram e Youtube-, uno -più classico e solitamente nelle indagini è preferito da soggetti di età maggiore – è la televisione.

Figura 3.7 – I canali informativi per acquisire conoscenze sulle attività del PON Infrastrutture e Reti



Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).

3.2.4 Il profilo dei rispondenti

Infine, si ritiene di interesse tratteggiare il quadro dei rispondenti all'indagine. Gli studenti coinvolti sono in prevalenza del genere maschile (86 rispondenti su 102 sono ragazzi) e risiedono in Campania (per la quale hanno partecipato due istituti scolastici) e in Calabria.

Figura 3.8 – Il genere dei rispondenti

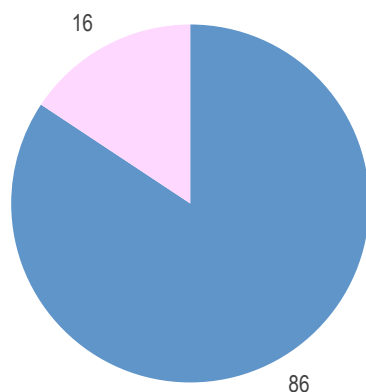
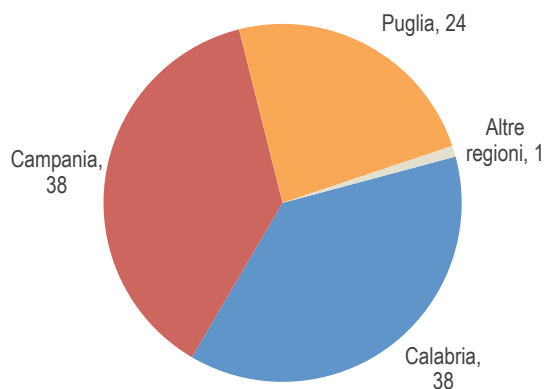


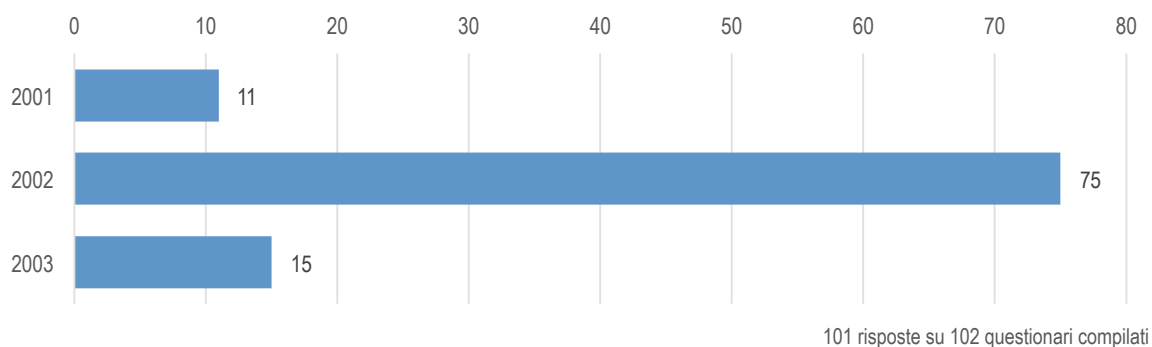
Figura 3.9 – La Regione di residenza



Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).

Tutti i 101 rispondenti sono nati tra il 2001 e il 2003, con una prevalenza di studenti del 2002.

Figura 3.10 – L'anno di nascita dei rispondenti



Fonte: ns. elaborazione su dati dell'indagine (2020).