



# LabOP3 «Un'Europa più connessa»

Tania Nucera, Nucleo Regione Calabria  
21 luglio 2021

# La VEXA del POR Calabria 2014-20 e il Sistema degli indicatori



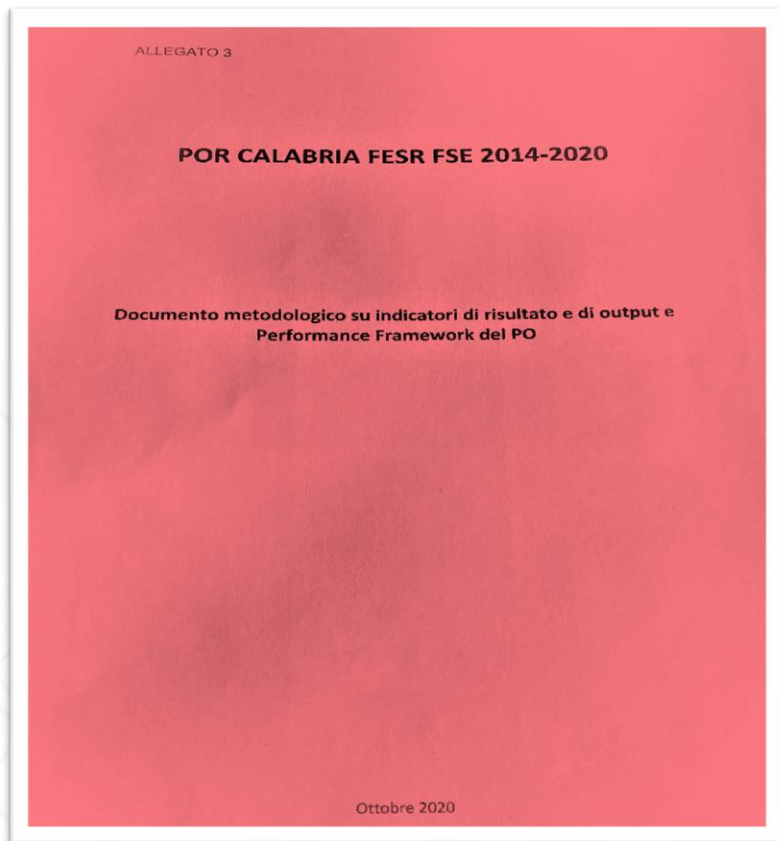
Il Nucleo di valutazione della Regione Calabria ha valutato il sistema degli indicatori, nell'ambito della Valutazione ex Ante (VEXA) del POR Calabria FESR FSE 2014-2020 (Rapporto finale del 4 settembre 2015).

Il sistema degli indicatori presentato dal programma è stato valutato secondo i seguenti criteri (Guidance Document on monitoring and evaluation CE (2014); ex art. 55 Reg. UE 1303/2013):

- pertinenza/chiarezza (art. 55 l. e) Reg. UE 1303/2013);
- robustezza;
- misurabilità/aggiornabilità;
- realistica dei target, tenuto conto del sostegno dei Fondi SIE (art. 55 l. g) Reg. UE 1303/2013).

Gli indicatori di risultato, coerenti (circa l'80%) con quelli previsti dall'Accordo di Partenariato 2014-2020, erano prevalentemente di fonte Istat o Ispra: influenzabili, dunque, da altre policy e programmi di spesa (pubblici e privati), fattori esogeni di contesto (es. variabili strutturali socio-economiche).

# Il documento metodologico dell'ADG 2014-20



Gli indicatori sia di output (comuni e specifici) sia di risultato, valutati per ciascun Asse Prioritario, sono corredati da una nota metodologica predisposta dall'Autorità di Gestione (AdG), che ne riporta la quantificazione dei valori di baseline e valori target al 2023: il documento metodologico 2014-2020 è stato aggiornato ad ottobre 2020 in occasione dell'ultima riprogrammazione del POR (*Decisione di esecuzione della CE del 24 novembre 2020*).

La realistica dei valori target è stata valutata mediante i seguenti principali criteri:

- ammontare delle risorse finanziarie;
- costi medi di interventi analoghi dei precedenti cicli di programmazione;
- previsione di costi medi per tipo e settore d'intervento programmato;
- ipotesi di evoluzione dello scenario di contesto;
- proiezione delle serie storiche di dati statistici.

Il giudizio valutativo di realistica dei target ha tenuto conto del fatto che i valori sono influenzati in molti casi da diversi strumenti di intervento (sia pubblici sia privati).

# Primi passi del NRVVIP verso la programmazione 2021-27



- redazione della Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza del POR Calabria FESR FSE+ (DGR 198/2021): in corso rapporto preliminare ambientale corredato della mappa di posizionamento della Calabria rispetto ai target degli obiettivi (goals) dell'Agenda 2030;
- supporto valutativo alla redazione del Documento Metodologico (art. 17 CPR), a cura dell'Assistenza Tecnica all'Autorità di Gestione: ultimo avanzamento (giugno 2021) recante la tabella di confronto degli indicatori di output tra i cicli 2014-2020 e 2021-2027;
- condivisione delle attività dei LABOP con gli uffici regionali: Responsabili degli OP, AT all'Autorità di Gestione.

# Confronto tra sistema di indicatori 2021-2027 e 2014-2020: OP3/OS 3.2 (Accesso alle reti TEN-T)

## *Azioni in fase di programmazione*

Sistema portuale regionale: azione per il potenziamento infrastrutturale e dei servizi portuali e interportuali, per la riqualificazione e messa in sicurezza dei porti, per le connessioni con i corridoi ferroviari e stradali.

Si tratta di un'azione già implementata nel ciclo 2014-2020 che verrà proposta in continuità nella programmazione 2021-2027.

## **Indicatori di output e risultato utilizzati (ciclo 2014-2020).**

*Indicatori di output specifici (Fonte: Schema RA-Azioni-Categorie intervento-Indicatori di realizzazione Accordo di Partenariato 2014-2020)*

- SP3 Superficie oggetto d'intervento (mq);
- SP10 Estensione dell'intervento in lunghezza (km).

*Indicatori di risultato (Fonte: Accordo di Partenariato 2014-2020)*

- SR 72a Merce nel complesso della navigazione (migliaia ton). Fonte Istat.



# Problemi riscontrati nel monitoraggio 2014-20

## Indicatori di output

SP10 (lunghezza accosti): tale indicatore non è stato valorizzato in quanto non rappresentativo degli interventi attivati.

SP3 (superficie): allo stato attuale, risulta valorizzato con valore obiettivo selezionato e non ancora raggiunto.

CRITICITA' DI RILEVAZIONE: no

METODOLOGIA DI RILEVAZIONE:  
misurazione delle realizzazioni fisiche a fine lavori

## Indicatori di risultato

SR72a (merci sbarcate e imbarcate): l'indicatore presenta il valore target (2023), su baseline (2014). La stima descritta nell'ultima versione aggiornata del documento metodologico (metodo dei minimi quadrati) ha tenuto conto del trend in flessione registrato nel quadriennio 2010-2014 e degli altri programmi (es. PAC 2014-2020) concorrenti ai risultati attesi.

METODOLOGIA DI RILEVAZIONE:  
contributo del programma d'interventi al valore dell'indicatore registrato da fonte statistica Istat (2023)



# Indicazioni delle fiche metodologiche 2021-27



Brussels, 8.7.2021  
SWD(2021) 198 final

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund,  
the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027

*Indicatori di output*

RCO 52 Lunghezza delle vie di  
navigazione interne nuove o  
ammodernate – non TEN-T (km)

*Indicatori di risultato diretto*

RCR 60 Traffico merci nelle vie di  
navigazione interne (ton\*km/anno)



# Evidenze riscontrate nel sistema degli indicatori 2021-27

Evidenze risultanti dalle fiche metodologiche per gli interventi sui porti marittimi – non TEN-T, ma anche TEN-T:

- Necessità inserimento indicatori specifici di output: utilizzo indicatori già implementati nei precedenti cicli, in continuità? Ricerca altri indicatori specifici di misura degli interventi in programma?
- Inserimento indicatori di «risultato diretto» specifici, correlati alla funzionalità implementata (commerciale, logistica, turistica). Quale metodologia applicare? Come e dove reperire i dati informativi?
- Dalla lettura della guida metodologica «Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020» JASPERS 2021, si desumono le prime evidenze.





# Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020 – JASPERS – Final version 11.03.2021



Methodological support for ERDF and Cohesion Fund result indicators in the field of transport post 2020

Evaluation Network Meeting  
16<sup>th</sup> October 2020



**Metodo di calcolo proposto per gli indicatori di risultato**

**Esempio. Riquilificazione dei porti con funzione commerciale portuale. Ipotesi indicatore di risultato specifico: volumi di merci /anno (ton/anno).**

In analogia con indicatore RCR60 (vie di navigazione interne), la cui unità di misura è (ton\*km/anno), la fonte prioritaria dei dati è da cercare presso i concessionari delle banchine portuali e le Autorità Portuali (di Sistema), con formale richiesta, per ottenere i dati disponibili aggiornati.

**Metodologia e reportistica:** va redatto un report dettagliato sia per la valorizzazione della baseline sia del target previsto e, successivamente, del valore realizzato:

- nome progetto;
- valori calcolati indicatore;
- *per baseline e valori raggiunti* (periodo di osservazione, modello dei dati forniti dall’Autorità, localizzazione dettagliata, il processo di calcolo delle quantità misurate in ton e, in ton-km, a partire dai dati disponibili);
- *per target previsti* (localizzazione dettagliata, il metodo usato per il calcolo del target previsto).

Lo scenario futuro si basa sulle previsioni dell’uso dell’infrastruttura riquilificata e può utilizzare i dati degli studi di fattibilità o altra documentazione progettuale, se disponibile.

# Confronto tra sistema di indicatori 2021-2027 e 2014-2020: OS 2.8 (Mobilità Urbana Sostenibile)

## *Azioni in fase di programmazione*

Azioni per la realizzazione e completamento di infrastrutture e nodi di scambio, per l'implementazione del modello di funzionamento denominato MaaS (Mobility as a Service), su scala urbana e metropolitana, per la promozione della mobilità elettrica e con carburanti alternativi, per il sostegno al miglioramento del TPL, anche con il rinnovo delle flotte dei veicoli (a ridotto o zero impatto ambientale) per il trasporto collettivo, per lo sviluppo di sistemi di trasporto digitalizzati innovativi, per la mobilità dolce e le infrastrutturazioni di rete ciclabile.

Si tratta di azioni in parte già previste, in parte più innovative, rispetto ad esempio alla previsione di un modello di trasporto più digitale e aderente al nuovo paradigma della MaaS, ma anche per l'orientamento alle forme di mobilità «attiva».



# Indicatori di output e di risultato utilizzati nel 2014-2020: OS 2.8 (Mobilità Urbana Sostenibile)

## Indicatori di output e risultato utilizzati (ciclo 2014-2020).

*Indicatori di output comuni e specifici: (Fonte: Schema RA-Azioni-Categorie intervento-Indicatori di realizzazione Accordo di Partenariato 2014-2020; Selezione indicatore ad hoc per i grandi progetti)*

- SO42 Unità beni acquistati (n.);
- SO43 Riduzione dell'emissione di CO2 conseguita per effetto della realizzazione dei grandi progetti (ton/anno);
- CO15 Trasporto urbano: lunghezza totale delle linee tramviarie e metropolitane nuove o migliorate.

*Indicatori di risultato (Fonte: Accordo di Partenariato 2014-2020)*

- SR463/464 Concentrazione di PM10 nell'aria nei comuni capoluogo di provincia: Cosenza, Catanzaro (numero di giorni);
- SR26 Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari (%);
- SR27 Passeggeri trasportati dal TPL nei comuni capoluogo di provincia (passeggeri). Fonte Istat.



# Problemi riscontrati nel monitoraggio 2014-20

## Indicatori di output

SO42 (unità beni acquistati): tale indicatore, allo stato attuale, risulta valorizzato con valore obiettivo selezionato e non ancora raggiunto

SO43 (riduzione CO2): Il target, sulla base del documento metodologico aggiornato, è definito sulla base dei dati progettuali, ipotizzando uno scenario di graduale decremento della mobilità urbana su gomma. Alla valorizzazione dell'indicatore contribuisce esclusivamente la metropolitana di Catanzaro, a seguito della riprogrammazione POR

CO15 (lunghezza linee tramviarie): tale indicatore, allo stato attuale, risulta valorizzato con valore obiettivo selezionato e non ancora raggiunto (in riferimento alla metropolitana di Catanzaro)

CRITICITA' DI RILEVAZIONE: no (SO42, CO15). Da verificare congruità stima SO43, con l'entrata in funzione del nuovo collegamento metropolitano

METODOLOGIA DI RILEVAZIONE: misurazione delle realizzazioni fisiche e degli acquisti a fine lavori (SO42, CO15). Stima della riduzione di CO2, con l'entrata in servizio della metropolitana di Catanzaro (SO43)

## Indicatori di risultato

Gli indicatori di risultato utilizzati sono stati valorizzati secondo i criteri del documento metodologico 2014-2020

METODOLOGIA DI RILEVAZIONE: contributo del programma d'interventi al valore degli indicatori registrato da fonte statistica Istat (2023).



# Indicazioni delle fiche metodologiche 2021-27



Brussels, 8.7.2021  
SWD(2021) 198 final

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund,  
the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027

*Indicatori di output* (nuovi rispetto al ciclo 2014-2020)

RCO57 Capacità del materiale rotabile a minore impatto ambientale per il trasporto pubblico collettivo (passeggeri)

RCO58 Infrastrutture per la mobilità ciclabile (km)

RCO59 Infrastrutture per i combustibili alternativi (punti di rifornimento/ricarica)

RCO60 Città e centri urbani con sistemi di trasporto urbano digitalizzato nuovi o ammodernati (n. città e centri urbani)

*Indicatori di risultato diretto*

RCR62 Utenti annuali del trasporto pubblico nuovo o ammodernato (utenti/anno)

RCR63 Utenti annuali delle linee metropolitane e tramviarie (utenti/anno)

RCR64 Utenti annuali delle infrastrutture di mobilità ciclabile



# Evidenze risultanti dalle fiche metodologiche 2021-27



Brussels, 8.7.2021  
SWD(2021) 198 final

COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT

Performance, monitoring and evaluation of the European Regional Development Fund,  
the Cohesion Fund and the Just Transition Fund in 2021-2027

Gli indicatori di output *nuovi* integrano tipologie di infrastrutturazione più orientate alla mobilità sostenibile e integrata. Tutti gli indicatori, incluso quelli non nuovi, indicano *i progetti degli interventi* come riferimento per la raccolta dei dati informativi. In fase di programmazione (progetti non disponibili) e valorizzazione dei target, la metodologia da applicare può essere quella standard che considera i costi medi di interventi analoghi rapportati alle risorse finanziarie.

In particolare, per gli indicatori RCO 58, 59 (*infrastrutturazioni*), il metodo appare applicabile senza particolari criticità. L'indicatore RCO57 (*capacità materiale rotabile*) non appare chiaro rispetto alla finalità. In questa fase pandemica emergono nuove esigenze, ad esempio per il TPL su gomma: aumentare la frequenza e quantità mezzi (rispetto distanziamenti e limitazioni alla capacità) e adattare l'offerta a programmi orari differenziati di accesso alle attività produttive. Il target potrebbe essere più facilmente individuato con la quantità di materiale rotabile funzionale all'esercizio dell'operazione finanziata: indicatore *Unità di beni acquistati* (n.).

L'indicatore RCO 60 appare essere più selettivo, mirato alle aree urbane i cui strumenti di pianificazione prevedano l'implementazione delle tecnologie digitali adatte a innovare i servizi verso la multimodalità e integrazione servizi (MaaS).



# Domande rilevanti



Per le azioni che in area urbana prevedono la riqualificazioni di aree intermodali, di stazioni ferroviarie, i nuovi indicatori comuni inseriti in OP3 possono essere utilizzati?

Gli indicatori di «risultato diretto» comuni, RCR 62 (utenti servizi TPL su gomma nuovi o ammodernati), RCR 63 (utenti linee metrotramviarie nuove o ammodernate) RCR 64 (utenti piste ciclabili) sono accomunati da «questioni aperte» quali: quale metodologia applicare per la valorizzazione? Come e dove reperire i dati informativi per le baseline e i target?

Sembra mancare, nel complesso, un indicatore che misuri la riduzione delle emissioni da CO2, derivante dall'insieme di operazioni implementabili per la MUS: inserimento indicatore specifico *risultato* o *output*?



# Nucleo di Valutazione e Analisi per la Programmazione

*Presidenza del Consiglio dei Ministri* – Dipartimento per le Politiche di Coesione



*Grazie dell'attenzione*

