



*Agenzia per la
Coesione Territoriale*



UNIONE EUROPEA
Fondi Strutturali e di Investimento Europei

Servizio di valutazione indipendente a favore dell'Autorità di Gestione del PON Città Metropolitane 2014 – 2020 Asse 2 Mobilità urbana sostenibile



Esiti dell'indagine CAWI presso gli OI



- Una lettura di sintesi
- La sostituzione degli interventi
- Le procedure utilizzate ed i progetti critici
- La progettazione partecipata
- I progetti REACT UE
- Complementarietà ed integrazione
- IL POC
- Contributo al paradigma SMART CITY
- Azioni extra PON
- Le peculiarità per città

Una lettura di sintesi (1)

Le procedure

- Gli OI hanno utilizzato principalmente **procedure aperte** per la selezione dei fornitori (sia per la realizzazione di opere che per l'acquisto di beni o l'implementazione di servizi, in tutte le tipologie di intervento); la scelta della procedura è guidata principalmente dalle **prassi consolidate degli uffici**.
- Come prevedibile, i progetti che hanno incontrato maggiori criticità riguardano la realizzazione di lavori. Le più diffuse criticità affrontate riguardano i **tempi tecnici dell'amministrazione comunale, non aderenti a quelli della programmazione; sono emerse difficoltà legate alla mancanza di personale** (per gli interventi 2.2.1 e 2.2.2.) e legati alla **realizzazione e chiusura/collaudo** degli interventi (per 2.2.3 e 2.2.4). **Ciò ha comportato un aumento dei tempi delle procedure.**
- **L'adozione di forme di progettazione partecipata è poco diffusa e concentrata negli interventi relativi alla mobilità lenta** (solo 3 città per un totale di 9 interventi, 8 dei quali nella 2.2.3). Chi la adotta ritiene che ciò **abbia consentito una maggiore capacità di rispondere alle reali esigenze e aumento dell'efficacia dell'intervento**. Viceversa, chi non ha adottato la progettazione partecipata argomenta che la **«natura dell'intervento non lo richiedeva»**, ed evidenzia **«complessità nella preparazione dei documenti»**, come **«non rientri nelle prassi dell'amministrazione»** e comportamenti **«risvolti negativi sulle tempistiche»**. Proprio con riferimento alla mobilità lenta è stato sottolineato che la partecipazione degli stakeholder è promossa nell'ambito dei processi di costruzione dei documenti di pianificazione della mobilità (PGTU, PUMS, PUT, etc).

Una lettura di sintesi (2)

(Le procedure)

- Nell'attuazione dei progetti **REACT UE solo 4 OI** hanno adottato un diverso processo di selezione ed attuazione di 30 dei loro 42 interventi, attraverso principalmente l'adozione di Accordi Quadro (13 interventi) e Convenzioni (8), ed in alcuni casi attraverso l'inserimento di Progetti allocati su altri Fondi o Programmi (6).
- In questo senso gli Accordi Quadro Consip soprattutto per l'azione 2.2.1 (ITS) e l'azione 2.2.2 (Autobus) sono stati utilizzati in modo importante supportando anche la spesa delle città e liberando le stesse dell'onere della preparazione dei documenti di gara e gestione della stessa (ivi compresi eventuali ricorsi).
- *Le evidenze raccolte sottolineano quanto le prassi e le procedure degli uffici siano consolidate e guidino le scelte delle amministrazioni. Emerge una limitata propensione ad adottare procedure innovative, anche quando vi sono ingenti risorse e tempi contingentati. Ciò è probabilmente coerente con la tipologia di interventi e di professionalità coinvolte nei processi amministrativi. Al fine contenere le criticità emerse e i risvolti sull'aumento dei tempi delle procedure potrebbe essere avviata un'azione mirata che rafforzi le competenze dei funzionari coinvolti, supporti con format e procedure tipo ed accompagni le amministrazioni nell'attuazione degli interventi.*



Una lettura di sintesi (3)

Complementarietà ed Integrazione

- Le esperienze di complementarietà e/o integrazione risultano **diffuse**; particolarmente numerose sono le esperienze in alcune città (Bari, Catania, Genova, Venezia e Torino). Solo 2 OI, Milano e Palermo non ne segnalano, motivandola come «**distante dalla prassi dell'amministrazione**».
- **Le esperienze di complementarietà** riguardano 54 interventi in 10 città, principalmente legati all'attuazione dei progetti REACT UE ed agli interventi relativi alla mobilità lenta. Il motivo principale che spinge a realizzare interventi complementari è legato alla «**necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti**». **Le esperienze di integrazione** riguardano 36 interventi in 8 città maggiormente distribuite nelle diverse tipologie di intervento. Le argomentazioni che hanno spinto all'integrazione riguardano sia la maggiore efficienza dei processi, sia la necessità di integrare risorse e di ottenere una maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento.
- Positivo il giudizio raccolto per il POC: gli OI (i 4 rispondenti dei 7 interpellati) ritengono che **l'azione dei POC sia stata di supporto al PON attraverso il sostegno a progetti complementari**, e per 2 OI ha consentito un orizzonte temporale più ampio per completare l'intervento

Una lettura di sintesi (4)

Contributo al paradigma SMART City

- La maggioranza degli OI (12 su 14, con l'esclusione di Cagliari e Genova) ha segnalato almeno un proprio intervento come innovativo nell'accezione della Smart City. Come prevedibile gli interventi sono principalmente legati all'infomobilità e ai sistemi di trasporto intelligente

Interventi nelle aree tematiche logistica urbana, supporto alla domanda di mobilità sostenibile, finanziamento infrastrutture di ricarica extra PON

- Gli OI hanno segnalato: 2 interventi nell'area logistica urbana (Bari e Bologna), 1 intervento relativo a Infrastrutture di ricarica in aree pubbliche (Firenze), 9 relativi al sostegno alla Domanda di mobilità sostenibile (Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Reggio C, Roma)
- *Le evidenze raccolte sottolineano la diffusione di esperienze di complementarità ed integrazione nell'attuazione dell'asse e di interventi che hanno contribuito al paradigma SMART CITY. Alcune delle esperienze potranno essere approfondite nel prosieguo dell'analisi.*



La partecipazione alla CAWI degli OI

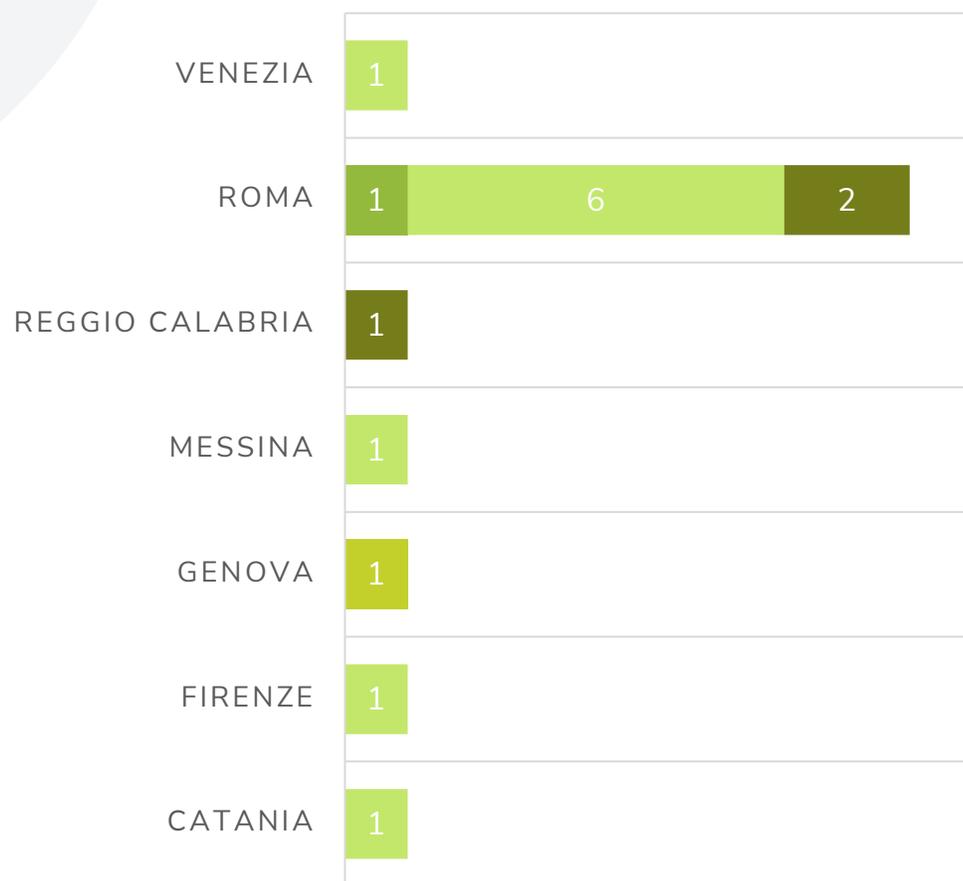
	BA	BO	CA	CT	FI	GE	ME	MI	NA	PA	RC	RM	TO	VE
Questionario completo		X	X	X				X			X	X		
Questionario incompleto ma soddisfacente														X
Questionario incompleto ed insoddisfacente per la sezione 1					X									
Questionario incompleto ed insoddisfacente per la sezione 2														
Questionario incompleto ed insoddisfacente per la sezione 3														
Questionario incompleto ed insoddisfacente per la sezione 5	(*)				X					(*)				
Questionario incompleto ed insoddisfacente per la sezione 6	X					X	X		X				X	

**Non compilata la parte relativa al POC*



La sostituzione degli interventi (*)

■ azione 2.2.1 ■ azione 2.2.2 ■ azione 2.2.3 ■ azione 2.2.4



- **15 dei 106** interventi dell'asse 2 del PON Metro sono stati sostituiti (circa il 14%), si tratta principalmente di interventi dell'azione 2.2.3. mobilità lenta (10 su 15 interventi, 6 dei quali di Roma)
- **7 (su 14)** Ol hanno avuto la necessità di sostituire (almeno) 1 intervento tra quelli previsti dall'asse 2 del PON METRO, principalmente a causa di **difficoltà nel completare gli interventi entro il 2023** (in 4 casi su 7).
- Costituisce caso a sé **Roma**, che si è trovata a sostituire **9 interventi sui 13 previsti**, per garantire un miglior assorbimento delle risorse (ivi compreso il raggiungimento dei target)

*l'universo dei progetti è rappresentato dai 116 interventi mappati al 11 gennaio 2023



Le procedure utilizzate (1*)

1. le procedure maggiormente utilizzate dagli OI sono
 - per la **realizzazione di opere**: Progettazione interna o in-house con selezione del fornitore con procedura aperta (*procedura adottata in circa il 23,5% dei casi*) o **Progettazione esterna con selezione del fornitore con procedura aperta** (*circa il 41% dei casi*) o negoziata (*circa il 14% dei casi*)
 - per l'**acquisto di beni o l'implementazione di servizi** è stata adottata nella maggior parte dei casi la **Progettazione interna o in-house con selezione del fornitore con procedura aperta** (*complessivamente adottata nel 27% degli 11 interventi*) e ristretta (*17%*) oppure con una procedura CONSIP-AQ (*23%*)
2. rispetto **alle tipologie di intervento** le principali procedure adottate sono
 - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti (**2.2.1**) : viene utilizzata la sia progettazione interna/in house sia quella esterna, mentre per la selezione del fornitore prevale la **procedura aperta**
 - Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte di TPL (**2.2.2**): prevale la progettazione interna/in house e la **procedura aperta** per la selezione del fornitore e l'utilizzo della convenzione **CONSIP/AQ**



Le procedure utilizzate (2*)

- Mobilità Lenta (2.2.3): prevale la **progettazione esterna** e la selezione del fornitore con **procedura aperta**; in alcuni casi viene utilizzato **l'appalto integrato**
- Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale – (2.2.4): prevale la **progettazione esterna** e la **procedura aperta** per la selezione del fornitore; in alcuni casi viene utilizzato **l'appalto integrato**

3. Alcune procedure non sono state adottate da nessun OI:

- la fornitura con procedura negoziata per la realizzazione delle opere, sia con progettazione interna/in house che esterna
- l'appalto integrato e la progettazione esterna con selezione della fornitura con procedura ristretta per l'acquisto di beni o l'implementazione di servizi



Le procedure utilizzate (3)

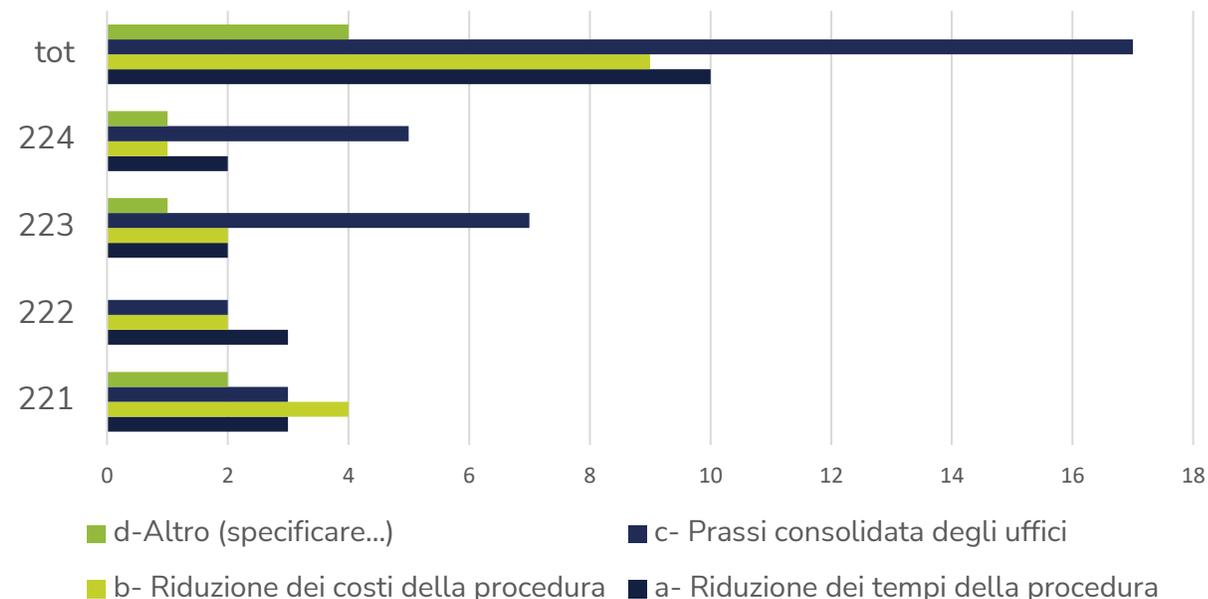
Natura intervento	realizzazione di opere					acquisto di beni o implementazione di servizi							Totale
progettaz.	interna o in house		esterna		appalto integr.	interna o in house				esterna			
fornitura	aperta	negoiz.	aperta	negoiz.		aperta	ristret.	negoiz.	CONSIP-AQ	aperta	negoiz.	CONSIP-AQ	
2.2.1	5		6			2	5		1	3	1	1	
2.2.2			1			5			3	1		1	11
2.2.3	8	8	17	9	4			2					48
2.2.4	3		4	1	2	1				3		1	15
Totale	16	8	28	10	6	8	5	2	4	7	1	3	98
% tot	23,5	11,8	41,2	14,7	8,8	26,7	16,7	6,7	13,3	23,3	3,3	10,0	



I punti di forza delle procedure adottate

Nell'opinione degli OI rispetto ai processi più frequentemente adottati, i punti di forza che hanno guidato l'adozione delle procedure di selezione ed attuazione sono principalmente riconducibili a «**prassi consolidata degli uffici**» (17 su 40 segnalazioni), soprattutto con riguardo agli interventi **Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale (2.2.3) e Mobilità Lenta (2.2.4)**

	221	222	223	224	tot	
a- Riduzione dei tempi della procedura	3	3	2	2	10	25%
b- Riduzione dei costi della procedur	4	2	2	1	9	23%
c- Prassi consolidata degli uffici	3	2	7	5	17	43%
d-Altro (specificare...)	2	0	1	1	4	10%
					40	



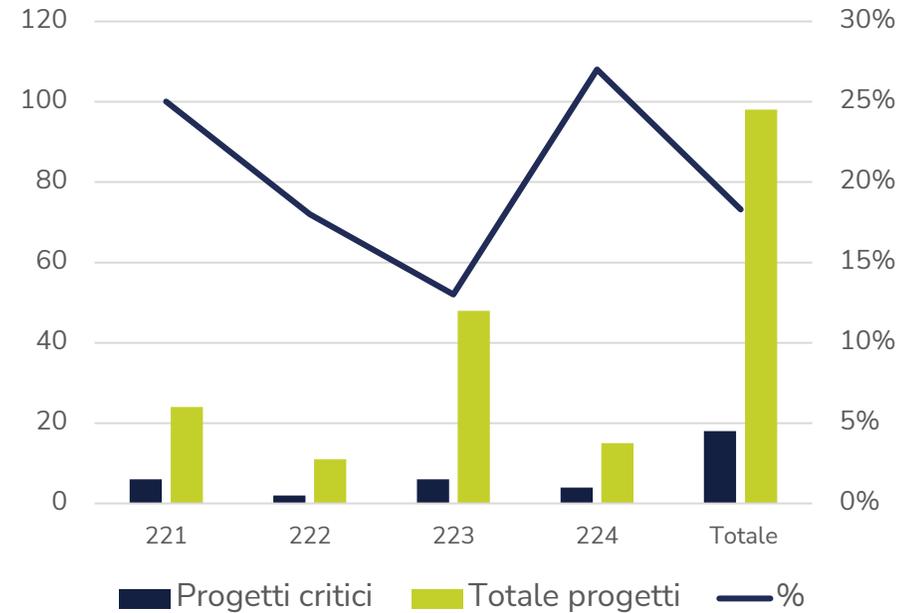
Solo Venezia ha segnalato l'adozione di una procedura innovativa nell'attuazione dell'Asse 2: si tratta dell'adozione del Partenariato per l'innovazione art.65 dlgs 50/2016 nell'ambito dell'intervento Smart control room - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1.

L'adozione di questa procedura ha consentito un «Aumento efficacia dell'intervento (in termini di raggiungimento degli obiettivi dell'intervento)»



I progetti più critici

- I processi di selezione ed attuazione segnalati come «più» critici riguardano più frequentemente interventi delle **operazioni 2.2.1 Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti e 2.2.3 Mobilità Lenta** (12 dei 18 interventi segnalati, pari al 66%), dove per altro si concentrano il maggior numero di interventi (72 su 98, pari al 73%).
- Come prevedibile, si tratta principalmente di interventi relativi alla **realizzazione di lavori** (10 su 18).
- Nell'operazione **2.2.4 Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale** il processo di selezione ed attuazione più di 1 intervento su 4 (27%, 4 dei 15 interventi finanziati) è stato segnalato come «più» critico.
- Tra gli interventi segnalati come «più» critici la procedura adottata più frequentemente riguarda la **realizzazione di lavori, con l'affidamento di progettazione esterna e selezione del fornitore con procedura aperta** (5 dei 18 interventi)



tipologia intervento	Progetti critici	Totale progetti	%
221	6	24	25%
222	2	11	18%
223	6	48	13%
224	4	15	27%
Totale	18	98	18,3%



Le criticità incontrate

Criticità	221	222	223	224	tot	%
a- autorizzazioni, accordi, etc propedeutici alla selezione	0	0	2	2	4	4%
b- autorizzazioni, accordi, etc propedeutici alla progettazione	4	1	4	5	14	16%
c- criticità legate alla fase di appalto o acquisizione fornitori/attuatori intervento	2	1	5	4	12	13%
d- criticità legate alla realizzazione o collaudo/chiusura dell'intervento	4	1	7	5	17	19%
e- mancanza di personale	6	3	5	3	17	19%
f- tempi tecnici dell'amministrazione comunale non aderenti a quelli della programmazione (es. adozione del bilancio)	8	4	8	5	25	28%
Totale	24	10	31	24	89	

Le criticità che gli OI hanno dovuto affrontare riguardano principalmente (28% delle segnalazioni) **i tempi tecnici dell'amministrazione comunale, non aderenti a quelli della programmazione**, in particolare in relazione agli interventi di **Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti (2.2.1)** e **Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte del TPL (2.2.2)**. Significative le criticità relative alla **mancanza di personale** (sempre per gli interventi delle operazioni 2.2.1 e 2.2.2) e **legate alle fasi di realizzazione o collaudo/chiusura degli interventi** (per gli interventi delle operazioni 2.2.3 Mobilità lenta e 2.2.4 Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale).

Tali criticità hanno comportato principalmente un aumento dei tempi della procedura; come specificità Venezia ha segnalato rallentamenti dovuti alla crisi pandemica (2.2.1, 2.2.3) e Bari l'elevata dinamicità delle innovazioni tecnologiche correlate all'intervento (2.24)



L'adozione di forme di progettazione partecipata (1)

Solo 3 città dichiarano di aver adottato forme di progettazione partecipata: **Cagliari, Genova e Venezia**

Si tratta in totale di **9 interventi** (su 98, meno del 10%), 8 dei quali relativi all'operazione **2.2.3 Mobilità Lenta**, 6 dei quali realizzati a **Cagliari***. Completa il quadro 1 intervento a Venezia, relativo a Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale - operazione 2.2.4.

Chi non ha adottato forme di progettazione partecipata

- Argomenta principalmente che «la natura dell'intervento non lo richiede»
- Sottolinea la «complessità nella preparazione dei documenti tecnici di gara», che «Non rientra nelle prassi dell'amministrazione», con «risvolti negativi sulle tempistiche»
- Evidenzia come le attività di progettazione partecipata per quel che riguarda la **mobilità lenta** ed in particolare quella ciclabile, non vengono effettuate per le singole procedure di gara bensì vengono realizzate quando vengono redatti i documenti di pianificazione della mobilità cittadina all'interno della cui strategia i progetti ricadono (PGTU, PUMS, PUT etc.)

*uno degli interventi di Cagliari è stato segnalato anche come «più» critico



L'adozione di forme di progettazione partecipata (2)

OI	Oper.	Tipologia	Titolo Progetto	Stakeholder coinvolti	Vantaggi (*)
CA	2.2.3	Realizzazione di lavori pubblici	Corridoio ciclabile Cagliari-Monte Mixi	Associazioni di cittadini/utenti (associazioni di residenti, comitati, etc), Operatori della mobilità, Associazioni ambientaliste (Legambiente, etc), Università	Maggiore capacità di risposta alle reali esigenze
CA	2.2.3	Realizzazione di lavori pubblici	Corridoio ciclabile Cagliari-Quartu Sant'Elena		
CA	2.2.3	Realizzazione di lavori pubblici	Corridoio ciclabile Poetto-Sant'Elia		
CA	2.2.3	Realizzazione di lavori pubblici	Corridoio ciclabile Terramaini		
CA	2.2.3	Realizzazione di lavori pubblici	Opere di rammagliatura delle piste esistenti, realizzazione di due velostazioni e rafforzamento del Bike Sharing		
CA	2.2.3	Realizzazione di lavori pubblici	Riqualificazione e messa in sicurezza della pista ciclabile di via Dante		
GE	2.2.4	Realizzazione di lavori pubblici	Sviluppo dei parcheggi di interscambio - Parcheggio Di Negro	Enti ed istituzioni locali , Associazioni di cittadini/utenti (associazioni di residenti, comitati, etc), Operatori della mobilità, Associazioni ambientaliste (Legambiente, etc), Università	Aumento dell'efficacia dell'intervento Maggiore capacità di risposta alle reali esigenze Maggiore facilità di rendicontazione da parte del beneficiario
GE	2.2.3	Realizzazione di lavori pubblici (opere ed impiantistica)	Sviluppo della ciclabilità nel territorio genovese		
VE	2.2.3	Acquisto o realizzazione di servizi	Collegamenti casa-scuola più sicuri e accessibili per ciclisti e pedoni, secondo il modello partecipato 'La mia scuola va in classe A'	Enti ed istituzioni locali , Associazioni di cittadini/utenti (associazioni di residenti, comitati, etc),	Miglioramento della qualità dell'intervento



Peculiarità progetti REACT UE

OI	interventi 6.1.2		Variazione del processo adottata					Principali vantaggi
	Totali	con processo variato	Accordo quadro	Convenzione	Progetti allocati su altri fondi o programmi	Progettazione integrata	Altro	
BO	8	8	4	2	0	0	2	Riduzione dei tempi della procedura
CT	7	6	0	6	0	0	0	Riduzione dei tempi della procedura Aumento efficacia dell'intervento
GE	7	7	7	0	0	0	0	Riduzione dei tempi della procedura Riduzione dei costi della procedura
VE	20	9	2	0	6	1	0	Riduzione dei tempi della procedura
Totale	42	30	13	8	6	1	2	

Considerati le ingenti risorse ed i tempi contingentati con cui è stato necessario procedere nella selezione ed attuazione degli interventi nell'ambito dell'azione 6.1.2 (progetti REACT UE), 4 OI (Bologna, Catania, Genova e Venezia hanno adottato un diverso approccio o processo di selezione ed attuazione. Si tratta di 30 interventi (sui 42 totali delle 4 città nell'operazione 6.1.2), con l'adozione principalmente di **Accordi Quadro** (13), Convenzioni (8) e l'inserimento di Progetti allocati su altri fondi o programmi (6). Il vantaggio conseguente da questi diversi approcci è la "Riduzione dei tempi della procedura"

In particolare, la variazione delle le procedure di selezione ed attuazione per

- Bologna ha riguardato tutti gli 8 progetti previsti dall'op. 6.1.2, attraverso principalmente l'adozione di Accordi Quadro (4)
- Catania ha interessato 6 su 7 progetti dell'op 6.1.2, attraverso la stipula di una convenzione con la società in-house AMTS spa, che è stata individuata quale soggetto attuatore dell'intervento,
- Genova ha riguardato tutti i 7 progetti previsti dall'op. 6.1.2, attraverso l'adozione di Accordi Quadro
- Venezia ha interessato 9 su 20 progetti dell'op 6.1.2, attraverso principalmente l'inserimento di Progetti allocati su altri fondi o programmi (6).



Esperienze di Complementarietà ed integrazione (1)

Esperienze	N. OI	OI	Motivazioni
Si Integrato	4	Bari, Firenze, Genova, Torino	Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento, Economie di scala nella realizzazione degli interventi,
Si Complementare	8	Bologna, Cagliari, Catania, Messina, Napoli, Reggio Calabria, Roma, Venezia	Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti, Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento, Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi, Economie di scala nella realizzazione degli interventi
No	2	Milano Palermo	Non è prassi dell'amministrazione, Risvolti negativi sui tempi Complessità delle procedure

- Le esperienze di complementarietà ed integrazione risultano **diffuse**.
 - 8 OI segnalano (alle volte principalmente) esperienze di complementarietà, motivandole con la «**Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti**»
 - 4 OI segnalano (alle volte principalmente) esperienze di integrazione, riconoscendo priorità differenti alle argomentazioni proposte (maggiore efficienza nei processi di attuazione e capacità del rispondere alle esigenze, necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti ed Economie di scala nella realizzazione degli interventi)
- Solo 2 città (Milano e Palermo) non hanno segnalato esperienze, motivandola principalmente come distanti dalle prassi dell'amministrazione



Esperienze di Complementarietà ed integrazione (2)

Bari	Sì integrato	Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi
Bologna	Sì complementare	Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti
Cagliari	Sì complementare	Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti
Catania	Sì complementare	Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti, Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi, Economie di scala nella realizzazione degli interventi, Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento
Firenze	Sì integrato	Necessità di azioni che potessero, nel loro insieme, valorizzare e più velocemente raggiungere gli obiettivi legati alle scelte di mobilità sostenibile in città in linea con le pianificazioni vigenti (es. PUMS)
Genova	Sì integrato	Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti, Economie di scala nella realizzazione degli interventi, Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento, Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi
Messina	Sì complementare	Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi
Milano	No	Non è prassi dell'amministrazione, Risvolti negativi sui tempi, Complessità delle procedure
Napoli	Sì complementare	Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti, Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento, Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi, Economie di scala nella realizzazione degli interventi
Palermo	No	Non è prassi dell'amministrazione, Complessità delle procedure, Risvolti negativi sui tempi, Questi interventi sono stati per la prima volta avviati e avranno complementarietà con interventi a valere sulla programmazione 21-27
Reggio Calabria	Sì complementare	Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti, Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento Economie di scala nella realizzazione degli interventi
Roma	Sì complementare	Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti
Torino	Sì integrato	Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento, Maggiore efficienza nei processi di attuazione degli interventi Economie di scala nella realizzazione degli interventi, Necessità di integrare risorse altrimenti insufficienti
Venezia	Sì complementare	Maggiore capacità di rispondere alle esigenze di intervento



Esperienze di Complementarietà ed integrazione (3)

Complementarietà																			
BA	BA	BA	BA	BO	CA	CT	CT	CT	CT	CT	GE	GE	GE	ME	NA	RC	RM	VE	VE
2.2.1	2.2.3	2.2.4	6.1.2	2.2.4	2.2.3	2.2.1	2.2.2	2.2.3	2.2.4	6.1.2	2.2.1	2.2.4	6.1.2	2.2.2	2.2.1	2.2.4	2.2.3	2.2.3	6.1.2
3	4	1	2	1	2	1	3	2	3	7	2	1	7	1	1	3	1	5	4

Le esperienze di complementarietà riguardano 54 interventi in 10 città, coinvolgono tutte le tipologie di intervento (anche se con intensità differente: 14 rientrano nella operazione 2.2.3 e 20 nella 6.1.2). Particolarmente significativa la numerosità di interventi complementari Bari (10 interventi), Catania (16) , Genova (10) e Venezia (9)

Integrazione															
BA	BA	BA	BA	BO	FI	FI	GE	NA	RC	RC	TO	TO	TO	VE	
2.2.1	2.2.2	2.2.3	6.1.2	6.1.2	2.2.3	6.1.2	2.2.3	6.1.2	2.2.2	2.2.3	2.2.1	2.2.3	6.1.2	6.1.2	
1	1	1	4	4	1	2	1	1	1	1	2	6	9	1	

Le esperienze di integrazione riguardano 36 interventi in 8 città, coinvolgono tutte le tipologie di intervento (anche se con intensità differente: 10 rientrano nella operazione 2.2.3 e 21 nella 6.1.2), tranne la 2.2.4. Particolarmente significativa la numerosità di interventi integrati a Bari (7) e Torino (17)



L'azione del Programma Operativo Complementare

	BA	CA	CT	ME	NA	PA	RC
ha consentito un orizzonte temporale più ampio per completare l'intervento rispetto a quanto previsto dal PON			Sì	No	No		Sì
è stato di supporto attraverso il sostegno a progetti complementari agli interventi del PON			Sì	Sì	Sì		Sì
è stato di supporto per l'implementazione del modello "Smart City"			No	No	No		No
è stato di supporto rispetto alla semplificazione dei processi di selezione e attuazione degli interventi			No	No	No		No
ha soprattutto comportato complessità amministrative			No	No	No		No
altro - <i>ha permesso di attuare una visione completa dell'asse</i>			Sì				

Nell'opinione di 4 dei 7 OI chiamati a rispondere, **l'azione del Programma Operativo Complementare è stata soprattutto di supporto attraverso il sostegno a progetti complementari agli interventi del PON (4/4)**, ha consentito un orizzonte temporale più ampio per completare l'intervento rispetto a quanto previsto dal PON (2/4) e ha consentito di completare l'intervento in tempi più ampio, non compatibili con la programmazione del PON (2/4)



Interventi nelle aree tematiche logistica urbana, supporto alla domanda di mobilità sostenibile, finanziamento infrastrutture di ricarica

Gli OI hanno segnalato (*): 2 interventi nell'area logistica urbana (Bari e Bologna), 1 intervento relativo a Infrastrutture di ricarica in aree pubbliche (Firenze), 9 relativi al sostegno alla Domanda di mobilità sostenibile (Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Reggio C, Roma).

OI	Progetto	Fondi di finanziamento	Costo dell'intervento	Stato del progetto
Logistica urbana				
Bari	muvt - collegato ambiente	Nazionali	1.000.000	concluso
Bologna	Urbane		nd	progettazione
Infrastrutture di ricarica in aree pubbliche				
Firenze	USER-CHI	europei (gestione diretta)	100.000	In fase di attuazione
Domanda di mobilità sostenibile				
Bologna	incentivi acquisto bici elettriche	nd	nd	concluso
Bologna	Incentivi mobilità sostenibile	nd	nd	concluso
Bologna	Buoni mobilità	nd	nd	progettazione
Cagliari	Progetto svolta	Nazionali	144.000	attuazione
Firenze	Operazione aria pulita	Regionali	3.500.000	attuazione
Reggio Calabria	Ciclovie urbane	Nazionali	4.400.000	Progettazione
Reggio Calabria	Metropolitana di superficie	Regionali	100.000.000	progettazione
Reggio Calabria	impianti di ricarica	Nazionali	46.200.000	progettazione
Roma	D.Reg. Lazio 120 del 29/04/2020 scheda n.2e	Regionali	1.000.000	progettazione

*le risposte risultano parziali



Contributo al paradigma SMART CITY

	Progetto
Bari	Smart Mobility Sistema digitale multiservizio per la smartmobility (E-ticketing) - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1
Bologna	<i>Piano per la promozione della mobilità ciclabile elettrica - 6.1.2</i>
Cagliari	
Catania	Centrale Unica della Mobilità - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1 <i>Smart park in città - 6.1.2</i>
Firenze	Implementazione dei sistemi infotelematici per la comunicazione e l'utilizzo dei dati di output prodotti del Supervisore mobilità - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1
Genova	
Messina	Sistema di Infomobilità - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1
Milano	Aree per la Mobilità Condivisa e Sostenibile - Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale - operazione 2.2.4
Napoli	Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte del TPL - Rinnovamento e potenziamento tecnologico delle flotte di TPL - operazione 2.2.2
Palermo	City Compass - Piattaforma di gestione e tracciamento in tempo reale flotta autobus e Sistema integrato a servizio del cittadino per la previsione di arrivo dei mezzi di trasporto pubblico - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1
Reggio Calabria	Piattaforma ITS e Centrale di Controllo della Mobilità - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1
Roma	<i>Mobility as a Service Servizi integrati per le politiche della mobilità cittadina - 6.1.2</i>
Torino	Evoluzione Centrale del Traffico e Controllo Semaforico con priorità al mezzo pubblico, smart roads e sensistica innovativa - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1
Venezia	Smart control room - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1



Le peculiarità per città (1)

Bari	<ul style="list-style-type: none">• Unica città che ha messo in evidenza tra le criticità di un progetto «la dinamicità delle tecnologie»• Criticità nei progetti di mobilità ciclabile• Forte complementarità / integrazione con fondi locali• Unica città che ha indicato un progetto di logistica urbana (al di fuori del PON Metro)
Bologna	<ul style="list-style-type: none">• Utilizzo di approcci diversi nel caso dei progetti REACT UE• Realizzazione di tre progetti di mobilità dolce (al di fuori del PON Metro)
Cagliari	<ul style="list-style-type: none">• Utilizzo di progettazioni interne ed esterne, in maniera paritaria• Significativo utilizzo della progettazione partecipata (progetti di mobilità ciclabile), con coinvolgimento diversi stakeholder• Limitato grado di complementarità dei progetti• Nessun progetto significativo in ottica SMART CITY (dovuto alla scelta di aver attuato solo progetti di mobilità ciclabile)
Catania	<ul style="list-style-type: none">• Ha adottato interventi di smart city (Smart park in città 6.1.2) ritenuto ad alta innovazione;• Progetto Centrale Unica della mobilità 2.2.1 segnalato come intervento maggiormente critico;• Ha adottato complementarità su tutti i progetti per necessità di risorse altrimenti insufficienti• La mancanza di personale viene segnalata come criticità in tutte le aree d'intervento• Utilizzo di procedura in accordo quadro o CONSIP per acquisto bene
Firenze	<ul style="list-style-type: none">• Non ha completato il questionario nelle sezioni 1.1, 5.4 e 5.5;• Ha indicato attività di integrazione• Ha indicato l'attuazione di un intervento innovativo «Implementazione dei sistemi infotelematici per la comunicazione e l'utilizzo dei dati di output prodotti del Supervisore mobilità 2.2.1»• Ha indicato un intervento per l'implementazione di infrastrutture di ricarica in area pubblica



Le peculiarità per città (2)

Genova	<ul style="list-style-type: none">• Ha riscontrato tutte le possibili criticità per tutte le tipologie di progetto• Ha attivato la progettazione partecipata per progetti di entrambe le tipologie (2.2.3 e 2.2.4) e con un coinvolgimento particolarmente ampio di categorie di stakeholder (se confrontato con le altre due città)• È la città che ha adottato maggiormente, come variazione per i progetti REACT EU, l'accordo quadro
Messina	<ul style="list-style-type: none">• Un intervento sostituito su quattro• Tra i fattori critici, mancanza di personale sia tempi tecnici dell'amministrazione non aderenti a quelli della programmazione• Azione del POC di supporto attraverso il sostegno a progetti complementari agli interventi del PON
Milano	<ul style="list-style-type: none">• Non ha effettuato sostituzioni in nessun intervento;• Ha concentrato la maggioranza degli interventi negli interventi relativi alla mobilità lenta;• Per gli interventi di Mobilità lenta ha utilizzato prevalentemente appalti integrati;• Non è stata utilizzata integrazione o complementarietà;• Ha indicato Aree per la Mobilità Condivisa e Sostenibile - Corsie protette per il TPL e nodi di interscambio modale - 2.2.4 come intervento innovativo
Napoli	<ul style="list-style-type: none">• Limitato grado di complementarietà dei progetti• Azione del POC di supporto attraverso il sostegno a progetti complementari agli interventi del PON• Nessun progetto di rilievo al di fuori del PON Metro
Palermo	<ul style="list-style-type: none">• Non ha effettuato sostituzioni in nessun intervento;• Ha concentrato gli interventi nella tipologia 2.2.1 e in parte nel 2.2.2 usando le procedure aperte e ristrette citando come punto di forza la riduzione dei tempi;• Non è stata fatta integrazione o complementarietà in quanto avranno complementarietà con interventi nella programmazione 21-27 ;• Ha effettuato un intervento nell'accezione della smart city



Le peculiarità per città (3)

Reggio Calabria	<ul style="list-style-type: none">• Un intervento sostituito su sette• Diversificazione nei processi di selezione• Forte rilevanza attribuita all'azione del POC• Significativo grado di complementarietà / integrazione• Realizzazione di tre progetti di mobilità dolce (al di fuori del PON Metro)
Roma	<ul style="list-style-type: none">• Elevata percentuale di progetti sostituiti (9 su 13) per garantire efficace assorbimento delle risorse• Diversificazione nei processi di selezione• Nessuna esperienza di co progettazione (svolta a livello di programmazione)• Limitato grado di complementarietà / integrazione
Torino	<ul style="list-style-type: none">• Ha attivato molti progetti su mobilità lenta (2.2.3)• Ha adottato solo integrazione per tutti i progetti
Venezia	<ul style="list-style-type: none">• Unica città ad aver adottato procedure semplificate o nuove nella selezione ed attuazione dei progetti di mobilità sostenibile dell'Asse 2 del PON Metro (Partenariato per l'innovazione art. 65 dlgs 50/2016 per Progetto di Smart control room - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1)• Progetto Smart Control Room per cui è stata attivata l'innovazione è anche quello segnalato in riferimento al nodo critico più gravoso• È tra le città con il maggior numero di variazioni per progetti REACT EU• Unica città che ha segnalato rallentamenti dovuti alla crisi pandemica (2.2.1, 2.2.3)



Elementi di riflessione per l'identificazione degli studi di caso

Procedure innovative/ critiche	<ul style="list-style-type: none">• Venezia (Partenariato per l'innovazione art. 65 dlgs 50/2016 per Progetto di Smart control room - Infomobilità e sistemi di trasporto intelligenti - operazione 2.2.1)• Bari (da verificare – caso studio su progetto critico per evoluzione tecnologia)• Roma (caso studio problematiche connesse a sostituzione interventi)• Milano (Per gli interventi di Mobilità lenta ha utilizzato prevalentemente appalti integrati)• Reggio Calabria e Messina (rilevanza attribuita all'azione del POC)
Procedure innovative REACT UE	<ul style="list-style-type: none">• Bologna e Genova (Accordo Quadro)• Catania (convenzione con la società in-house AMTS)• Venezia (Progetti allocati su altri fondi o programmi)
Progettazione partecipata/ coprogettazione	<ul style="list-style-type: none">• Cagliari (caso studio complessivo su esperienza coprogettazione)• Genova (Ha attivato la progettazione partecipata per progetti 2.2.3 e 2.2.4 e con un coinvolgimento particolarmente ampio di categorie di stakeholder)
Complementarietà Integrazione	<ul style="list-style-type: none">• Bari (molti interventi con complementarietà ed integrazione)• Catania, Genova e Venezia ((molti interventi con solo complementarietà)• Torino ((molti interventi con solo integrazione)
SMART CITY	<ul style="list-style-type: none">• Milano• Napoli (caso studio progetti smart city connessi a TPL)• Catania (progetto 2.2.1 centrale unica mobilità) o Palermo (caso studio numerosi progetti 2.2.1 per Smart Cities)

- **Caso Firenze**



GRAZIE

